

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ  
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ  
ІМЕНІ ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО»**

**ФАКУЛЬТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА МАРКЕТИНГУ  
КАФЕДРА МЕНЕДЖМЕНТУ**

*«На правах рукопису»*  
УДК \_\_\_\_\_

*«До захисту допущено»*  
Завідувач кафедри менеджменту  
\_\_\_\_\_ д.е.н., проф. Дергачова В.В.  
27 квітня 2018 року

**МАГІСТЕРСЬКА ДИСЕРТАЦІЯ**  
**зі спеціальності 073 «Менеджмент»**  
**спеціалізації «Логістика»**

на тему **Управління морськими вантажними перевезеннями (на  
прикладі ТОВ ДСВ ЛОГІСТИКА)**

**Виконала:** студентка 6-го курсу, групи УІ-61М  
Заєць Ольга В'ячеславівна

**Науковий керівник:** к.е.н., доц. Голюк В.Я.

**Рецензент:**

*Засвідчую, що у цій магістерській  
дисертації немає запозичень з праць інших  
авторів без відповідних посилань*

Студент \_\_\_\_\_

Київ – 2018 року

# ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1.....	6
ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	6
1.1. Сутність та роль морського транспорту у вантажних перевезеннях, переваги та недоліки.....	6
1.2 Міжнародно-правова регламентація морських перевезень вантажів.....	13
1.3 Нормативно-правові основи організації морських вантажних перевезень українськими підприємствами.....	22
1.4. Особливості логістики у морських вантажних перевезеннях.....	29
Висновки до розділу 1.....	34
РОЗДІЛ 2.....	37
АНАЛІЗ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЛОГІСТИЧНОЇ КОМПАНІЇ «ДСВ ЛОГІСТИКА» .....	37
2.1. Місце компанії «ДСВ логістика» на ринку морських вантажних перевезень.....	37
2.2. Характеристика компанії «ДСВ логістика».....	49
2.3. Аналіз структури та динаміки морських вантажних перевезень «ДСВ логістика».....	58
Висновки до розділу 2.....	68
РОЗДІЛ 3.....	71
ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ «ДСВ ЛОГІСТИКА».....	71
3.1. Сучасний стан та перспективи розвитку морської транспортної інфраструктури України.....	71
3.2 Основні проблеми відділу морської логістики «ДСВ логістика».....	84
3.3 Пріоритетні заходи щодо удосконалення морських вантажних перевезень «ДСВ логістика» та оцінка їх ефективності.....	93
Висновки до розділу 3.....	103
ВИСНОВКИ.....	105
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	108

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** Морські перевезення вантажів являють собою найбільш популярний вид міжнародних транспортних послуг. Основний обсяг міжнародної торгівлі в світі обслуговується саме морським транспортом. Морські вантажоперевезення відмінно підходять для будь-яких типів товарів і дозволяють забезпечувати високу економічність. Існуючі сьогодні способи організації перевезень дають можливість транспортувати, як великі партії, так і одиночні вантажі з максимальною ефективністю.

Успішне проведення ринкових реформ та економічне зростання в Україні неможливе без розвитку та вдосконалення транспортної системи. Однією із складових частин організації та управління транспортними перевезеннями є логістика. Застосування принципів логістики та її розвиток направлені на значне підвищення ефективності експортно-імпортних операцій та інтенсифікації транспортних потоків. Логістика морських перевезень має свої особливості, викликані специфікою самого морського транспорту, правилами та традиціями морського флоту [1].

Зростання світового торгового флоту, збільшення тоннажу і швидкостей суден привели до значного підвищення інтенсивності судноплавства. Якщо оцінювати дуже приблизно це поняття числом суден, що одночасно знаходяться в морі, неважко показати, що воно зростає значно швидше чисельного складу світового флоту. Так, при збільшенні середнього експлуатаційного часу з 0,4 до 0,6 інтенсивність судноплавства підвищується майже вдвічі.

Сучасний стан морського торгового флоту України не в повному обсязі відповідає вимогам та потребам країни в перевезенні торгових та транзитних вантажів. Нерегульована лібералізація морської транспортної сфери в зовнішній торгівлі призвела до того, що морський транспортний потенціал України втратив національну квоту морських зовнішньоторгових перевезень.

Для запобігання подальшого розвитку негативних процесів в діяльності морського торгового флоту (з одного боку – втрат в конвертованій валюті в

наслідок фрахтування іноземного тоннажу, з іншого – в нестабільному завантаженні торгового флоту України), планується втілити в практику роботи морської транспортної галузі механізм залучення транспортного флоту для перевезення експортно-імпортних вантажів шляхом включення в торгові угоди та контракти відповідних транспортних умов, а саме: резервування частини обсягів цих вантажів (національна квота) для перевезення суднами під прапорами України. «Укрморрічфлотом» розроблено програму поповнення флоту, виходячи з завдання досягти в 2015 році необхідної провізної здатності національного перевізника, а також підтриманні пасажирського бізнесу на Дунаї. Будівництво флоту для поповнення орієнтоване переважно на вітчизняні суднобудівні заводи. Фінансування будівництва флоту повинно здійснюватися частково за рахунок власних коштів судноплавних компаній, але, в основному, за рахунок залучених кредитних ресурсів.

Контейнерні морські перевезення збірних вантажів користуються великою популярністю у представників малого та середнього бізнесу. Це оптимальний варіант для доставки невеликих партій товарів. Головною перевагою методу є те, що оплачується тільки та частина контейнера, яка надається під вантаж. Великий досвід і велика клієнтська база «ДСВ логістика» дозволяє забезпечувати швидке формування збірних вантажів, що дає можливість здійснювати максимально оперативні контейнерні морські перевезення.

**Метою** магістерської роботи є визначення оптимальних шляхів морських транспортних перевезень вантажів від точки А до точки Б, розташованих на території України, в порти Середземного моря та покращення процесу плавання роботи Маріупольського порту для більш ефективного ведення бізнесу компанією.

Основними **завданнями**, що стоять для досягнення поставленої мети є:

- 1) дослідження ринку контейнерних морських перевезень в Україні;
- 2) організація залізничних та морських перевезень;
- 3) розрахунок економічних показників та аналіз ефективності морських перевезень;

4) вибір оптимальних маршрутів морських перевезень на прикладі підприємства «ДСВ логістика».

**Предмет** - теоретичні основи та практичні аспекти організації морських вантажних перевезень.

**Об'єкт** – морські вантажні перевезення.

**База дослідження** - логістичне підприємство «ДСВ логістика».

**Структура** даної роботи складається із титульного листа, змісту, вступу, трьох розділів, які складаються з підрозділів, висновку, додатків та списку використаних джерел.

## РОЗДІЛ 1

### ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

#### **1.1. Сутність та роль морського транспорту у вантажних перевезеннях, переваги та недоліки**

Важлива роль у розвитку економічного співробітництва належить морському транспорту. Морський транспорт має ряд переваг порівняно з іншими видами транспорту. Використання природних морських шляхів, пропускна здатність яких майже необмежена і для підтримки яких вимагає менших витрат, ніж для транспорту інших видів, обумовлює, таким чином, порівняно низьку собівартість перевезень. А це, в свою чергу, сприяє збільшенню обсягів перевезень.

Охарактеризуємо основні тенденції, що сприяли розвитку світового торгового флоту в 1990-2000 рр. Це незмінне збільшення обсягу світових морських перевезень; посилення економічної та транспортної глобалізації; постійно зростаючий попит на послуги торгового флоту; жорсткість міжнародних вимог та нормативів у сфері безпеки експлуатації суден та охорони навколишнього середовища; сильні коливання кон'юнктури фрахтового ринку; збільшення вкладень капіталу в світове портове господарство та берегова інфраструктура морського торгового флоту; поглиблення спеціалізації портів та терміналів; величезний прогрес у контейнеризації морських та змішаних перевезень.

По даним статистики з 2000 г. по 2005 г. кількість одиниць суден світового транспортного флоту збільшилася з 38917 до 39932, сумарний дедвейт цих суден збільшився з 761,9 млн. т до 880,0 млн. т, а обсяг світових морських перевезень зріс з 5434 млн. до 6247 млн. т.

Очевидно, що морський транспорт і на передбачуване майбутнє буде утримувати перше місце за обсягами перевезень у світовій торгівлі. Проте, у

2015 році відбулося безліч подій в економіці і політиці, які вплинули на контейнерні перевезення. Послаблення темпів зростання економіки Китаю та інших регіонів планети викликали скорочення числа імпортно-експортних операцій.

За даними міжнародного рейтингового агентства Fitch прогноз на 2017 рік по ринку морських контейнерних вантажоперевезень в регіоні Схід-Африка, Європа-Близький Схід мав негативну тенденцію.

Падіння обороту вантажів викликано комплексом проблем, що виникли одночасно.

До них відносяться:

- 1) стійкий надлишок пропозицій від транспортних компаній;
- 2) спроби пропонувати демпінгові ціни;
- 3) підвищена волатильність ставок;
- 4) зниження обсягів міжнародної торгівлі;
- 5) різке падіння темпів зростання світового валового продукту;
- 6) у 2016 році приріст склав всього 2,3% дуже низький показник;
- 7) зниження обсягів Китайського імпорту призведе до падіння

вантажобігу контейнерних перевезень в регіоні Схід-Африка, Європа-Близький Схід.

Раніше Китай забезпечував вантажем 40% контейнерообігу.

Попри песимістичні прогнози минулих періодів, підсумки першого кварталу 2017 року дозволяють робити оптимістичні прогнози для сфери морських контейнерних вантажоперевезень. За даними Maritime Strategies International (MSI), настрої на ринку змінюються, галузь чекає оздоровлення.

Підвищення фрахтових ставок забезпечило операторам контейнерних ліній зростання прибутку; в той же час власники чартерів відзначають перше відчутне зростання доходів з середини 2015 року. Наслідки кризи, які помітно позначалися на обсягах торгових операцій ще в 2016 році, вже в минулому. Судячи з графіком перевезень 2017 рік стане періодом відновлення галузі. Крім того, злам контейнеровозів буде продовжуватися в тому ж темпі, що і в минулому році, навіть якщо фрахтові ставки підвищаться. Те, що контейнерний флот загальною вантажомісткістю 1 млн TEU не задіяний в перевезеннях, не більше ніж перебільшення, вважають аналітики MSI. Хоча графік перевезень на

сьогоднішній день все-таки викликає у фахівців деякі побоювання, в MSI кажуть, що основні складності буде відчувати ринок фрахтування.

В середньому за 2017 рік доходи від здійснення контейнерних перевезень перевищують доходи 2016 року для великотоннажного флоту і для судів середнього тоннажу. Трохи слабкіше результати в сегменті малотоннажного флоту. При цьому MSI заявляє, що найболючішим нюансом залишається непрацюючий флот. Відновлення прибутку до колишнього, докризового рівня неможливо, поки частка недіючого флоту не знизиться до 400.000 TEU загальної вантажомісткості. За даними MSI, за цю позначку можна буде досягти до четвертого кварталу 2017 року.

Зниження пропускну здатності флоту було обумовлено дисбалансом попиту та пропозиції. Компанії-лідери сегменту морських контейнерних перевезень виявляють все більшу активність на тлі формування нових транспортних альянсів в квітні 2017 року.

Обсяг ринку контейнерних перевезень до 2025 року досягне 14,4 млрд доларів. Сукупний середньорічний темп зростання ринку (CAGR) в період з 2017 року по 2025 рік складе 5,7%. Такий прогноз оприлюднили аналітики Transparency Market Research (TMR).

Щодо України, то в 2015 році обсяги контейнерних вантажоперевезень скоротилися у зв'язку із закриттям маршрутів на Крим, падінням гривні, різким скороченням попиту населення на імпорتنі товари через падіння купівельної спроможності.

Україна, як правило, експортує товари з низькою доданою вартістю, тому оплата логістики становить більшу частину вартості транспортування. Для зниження експортної ціни транспортування бажане надходження в Україну обсягів товарів в контейнерах порівнянних з обсягами імпорتنих товарів.

Зростає експорт сільськогосподарської продукції з України, в тому числі харчових масел в флексітанках. Флексітанк – це одноразова еластична ємність (об'ємом 10-24 тисяч літрів) з полімерних матеріалів, яка використовується для транспортування рідких вантажів всередині 20-футових морських контейнерів.



Україна транспортує в контейнерах ліс, рудну і металургійну продукцію, продукти зернової групи. Наприклад, борошно в Африку і Близький Схід, лузгу і висівки в Далекосхідний регіон.

У першому півріччі 2017 року на контейнерних терміналах України було перероблено 340 155 TEU. Це на 4,7% більше обсягів, перероблених за аналогічний період 2016 року. Зростання в порівнянні з показниками минулого року, коли перевалка збільшилася на 24,4%, звичайно, не настільки вражаюче, але обнадіює своєю стабільністю.

Переробка контейнерів в українських портах ведеться сьогодні на чотирьох контейнерних терміналах: «Контейнерний термінал Одеса» і «Бруклін-Київ Порт» - в Одеському порту, «ТІС КТ» - в порту «Південний», а також на терміналі Іллічівського морського рибного порту. Контейнерні потужності порту «Чорноморськ», на жаль, не використовуються за призначенням. Перевалка контейнерів в порту припинилася у вересні 2016 року.

Зберігається баланс експортних і імпорتنих вантажопотоків. Різниця менше тисячі - 971 TEU. Причому обсяги експорту зростають майже втричі швидше обсягів імпорту. За підсумками першого півріччя експорт склав 169 579 TEU (+ 6,9%), імпорт - 170 579 TEU (+ 2,6%).

Дана статистика говорить про те, що все більше української продукції відправляється на експорт в контейнерах. Значну роль в експортних відправленнях грають зернові культури і рослинні масла. У той же час зростають і імпорتنі поставки, як свідчення того, що купівельна спроможність населення зростає і ринок імпорту стабілізується.

Частки навантажених контейнерів в експорті та імпорті майже рівні. В експорті частка навантажених контейнерів - 81,3%, в імпорті - 79,8%. Але порожніх контейнерів більше відправляють, ніж завозять, - 34214 TEU проти 31927 TEU. У порівнянні з першим півріччям 2016 року, відправлення порожніх контейнерів зросла майже вдвічі, а завезли порожніх в 1,5 рази менше.

Всього навантажених контейнерів перероблено 273 986 TEU, що становить 80,5% від загального обсягу контейнерних вантажів. Зростання в порівнянні з аналогічним періодом минулого року - 8,4%. Обсяги порожніх зменшилися на 7,1% і склали 66 141 TEU.

Переробка контейнерів в Україні ведеться виключно приватними стівідорними компаніями, причому 25,7% вантажопотоку компанії обробляють на власних причалах.

Дві третини всього українського контейнерного потоку переробляє Одеський порт. 16,2% припадають на Іллічівський морський рибний порт, 9,5% проходять через порт «Південний».

За підсумками першого півріччя найбільше зростання обсягів переробки відзначений в Іллічівському рибному порту. Перевалка контейнерів збільшилася на 32,7%. Порт лідирує і за абсолютними обсягами приросту (+13 603 TEU). З початку року на терміналі Іллічівського рибного порту було перероблено 55 207 TEU.

Виходячи з призначення та типу вантажу, судна мають певні характеристиками, які відображають їх автономність, вантажопідйомність, способи навантаження-розвантаження, швидкісні дані; можливість протистояти погодним умовам, обмеження по території плавання, здатність проходити по Панамському або Суецьким, зберігати атмосферні режими та температури грузових трюмів.

До спеціалізованих суден, що влаштовані для перевезення одного або декількох видів вантажу, можна віднести судно-автомобільні автоперевезення, навалочні, скотовози, рефрижераторні судна, ліхтеровози, буксирні і т. д..

Вантажні перевезення за видами підрозділяються на суховантажні та наливні.

Враховуючи дальність плавання морські перевезення ділять на малий, великий каботаж і закордонне плавання. Говорячи про малий каботаж, ми маємо на увазі плавання судна у межах одного або двох суміжних морських басейнів без заходу в територіальні води інших держав. Великий каботаж означає плавання суден між портами однієї і тієї ж країни в межах різних морських басейнів. Закордонні морські перевезення забезпечують економічні зв'язки з іншими країнами.

На морському транспорті розрізняють наступні види перевезення: міжпортове, пряме водне і пряме змішане. У міжпортовому сполученні

перевезення здійснюються від одного морського порту до іншого, в прямому водному - від морського порту до річкового, причому на морському відрізку шляху перевезення виконують морські судна, на річковому - річкові. У прямому змішаному перевезенні бере участь кілька видів транспорту.

На морському транспорті розрізняють дві форми організації роботи флоту: лінійне плавання (регулярне) і рейсове (нерегулярне).

Трамповая (рейсова) форма морського судноплавства - форма, для якої характерна відсутність систематичності перевезень, виконанням морськими судами одиничних рейсів на змінних напрямках. Зазвичай при трамповому типі судноперевезень перевізник не пов'язаний з постійним місцем плавання, портами навантаження та вивантаження. Вартість таких перевезень встановлюється за погодженням сторін і залежить від ринку транспортних послуг.

Доставка масових вантажів найчастіше здійснюється трамповими суднами. До таких масових вантажів належать, наприклад, ліси, руди, вугілля, зерна, нафтопродукти та інших вантажі, що перевозяться навалом або наливом. Значна кількість трампових судів універсальні і можуть при необхідності перевозити упаковані і неупаковані товарно-штучні вантажі (устаткування, хімікати, апаратуру, металовироби, автомобілі, трактори, вагони, сільськогосподарську техніку). Виходячи з цього, на даних судах під вантаж може бути призначене все судно, його частину або певні вантажні приміщення.

Лінійна форма морського судноплавства - суднохідство, для якого характерні регулярність рейсів, закріплення морських суден за морськими лініями. Виконання перевезень в такому судноплавстві передбачає рух суден між певними портами за попередньо оголошеним розкладом або з певною періодичністю рейсів.

Лінійне суднохідство потребує вирішення комплексу організаційних технічних рішень, таких як відкриття регулярних судноплавних ліній, закріплення за ними груп однотипних конкретно названих судів. Такі судна мають однакові характеристики відносно кількості, швидкості, обладнання, віку, необхідного набору пристосувань, наявності спеціальних приміщень тощо. Тут

також існують питання, що стосуються своєчасної підготовки розкладу руху суден. Такі схеми розробляються звичайно на квартал вперед і містять необхідний обсяг інформації для вантажоотримувачів логістичних завдань.

Розрізняють три типи ліній:

- односторонні - обслуговуються одним судновласником;
- загальні - обслуговуються деякою кількістю компаній на основі угод між ними або міжурядовими угодами;
- конференційні - організовані для перевезення вантажів на океанських напрямках на основі угод конференцій судновласницьких компаній.

Головна перевага лінійного судноплавства полягає в регулярності та швидкості доставки вантажів у пункти призначення. Для нього характерні перевезення вантажів невеликими партіями, розподіл вантажопотоків між значним числом портів, наявність великої кількості відправників і отримувачів.

Отже, розглянемо які можна виділити основні переваги та недоліки морських перевезень:

До переваг можна віднести:

- 1) порівняно низька собівартість перевезень;
- 2) значна вантажопідйомність, що дозволяє перевезти великі партії вантажів;
- 3) майже немає обмежень на пропускну здатність;
- 4) спільне юридичне та правове поле з 400-річною історією.

Доставка вантажів морським транспортом характерна своєю універсальністю, надійністю і невисокою ціною. Така методика перевезення вибирається для зниження собівартості транспортування вантажу. Морські транспортні перевезення особливо ефективні при перевезенні великих об'ємів.

Недоліками можна назвати:

- 1) потреба в добре обладнаних портах;
- 2) низька швидкість доставки;
- 3) велика залежність від природних умов;
- 4) великі витрати на будівництво портів і суден.

Хоча, з огляду на ту кількість вантажу, яку може перевезти одне судно за один раз, транспортування вантажів морським шляхом не можна віднести до повільних. Приклад: 300000 тонн сірої нафти за один раз можуть бути перевезені з Східних портів Великобританії в один з портів США на східному березі за десять днів. Крупні контейнеровози (до 5000 контейнерів), виходячи з порту Роттердам (Нідерланди), прибувають до Шанхаю (Китай) за 18 днів.

## **1.2 Міжнародно-правова регламентація морських перевезень вантажів**

На сьогодні в міжнародному товарообігу морські перевезення вантажів займають значну частку ринку у загальних вантажоперевезеннях. Попит на морське транспортування пояснюється можливістю перевезення великих обсягів наливних вантажів, сипучих вантажів та вантажів, що швидко псуються. Крім того, в контейнерах можна перевозити практично будь-який тип вантажу з доставкою в будь-яку точку світу за досить невелику вартість. У деяких випадках морські перевезення є єдиним можливим способом доставки.

Особливості морських перевезень полягають в тому, що більшість водного простору Світового океану не входить в юрисдикцію жодної держави. Це означає, що значна частина процесу транспортування вантажів відбувається поза межами будь-якої національної правової системи.

У свою чергу, це зумовило необхідність створення міжнародних уніфікованих правових норм, які регламентували б використання міжнародного водного простору для перевезення вантажів і забезпечували б регулювання статусу морських просторів, безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі, охорони навколишнього середовища і т. Д.

На відміну від інших міжнародних договорів становища значної частини договорів в області мореплавства і морських перевезень обов'язкові незалежно від того, є яка-небудь держава учасником цього договору чи ні.

Існуючі на сьогодні міждержавні угоди про відповідальність морських перевізників покликані скоординувати заходи різних держав у цій галузі. Так, тексти деяких міждержавних угод нерідко використовуються як основа для

контрактів на морське перевезення в країнах, які не є учасниками відповідних конвенцій.

Складність відносин у цій області та конфлікти законодавчих актів різних країн породили прагнення до регулювання правових норм.

На регіональному рівні найбільш вдалим прикладом уніфікації є Кодекс Бустаманте, Договір Монтевідео про торгове судноплавство 1940 р. (Латинська Америка).

Необхідна кодифікація також була прийнята в Гамбурзькій конвенції ООН від 1978 року "Про морські перевезення вантажів". Ця Конвенція вступила в силу 11 листопада 1992 року, після її ратифікації більш ніж двадцятьма державами. В останні роки спостерігається розширення сфери її застосування (під назвою Гамбургських правил) навіть державами, які ще не приєдналися до конвенції.

В останні роки, у зв'язку з швидким розвитком транспортної техніки, держави стали все часті взаємодіяти між собою, у зв'язку з чим зросло значення різних міжнародних договорів у цій сфері. Значний внесок у розробку нових договорів належить Всесвітній торговій організації - ВТО. Завдяки діяльності ВТО за останні десять років значно розширилася підготовка проектів міжнародних договорів по морському праву. Зараз ця робота перейшла до державних міжнародних організацій - Міжнародної морської організації - ІМО, конференції ООН з торгівлі та розвитку - ЮНКТАД, Комісія ООН по праву міжнародної торгівлі - ЮНСІТРАЛ.

В 1873 році з'явилася Асоціація по міжнародному праву, яка розробляла Йорк-Антверпенські правила, прийняті в 1890 році. В 1897 році за ініціативою цієї Асоціації в місті Антверпен був створений Міжнародний морський комітет як недержавна міжнародна організація з юридичних питань торгового мореплавства. Відповідно до ст. 1 Статуту (Статут 1981 року з змінами від 1990 року) Міжнародний комітет має ціллю прийняття всіх заобів уніфікації морського та торгового права, морських традицій і практики.

Актуальною на сьогоднішній день є також проблема реєстрації суден у іноземних портах, наслідками якої є: подорожчання фрахту, підрив морської могутності держави, скорочення робочих місць для моряків своєї країни.

Проблемним питанням залишається в даний час надання судновласником при укладенні договору морського перевезення неточних відомостей про технічний стан судна, наприклад, завищуються об'єми трюмів, занижуються середні витрати палива. Наслідком цієї проблеми є економічні втрати для фрахтувальника.

Не менш актуальною є проблема конкуренції на лініях, де існують лінійні конфіденції.

На сьогоднішній день сформувалися три основні системи конвенційного регулювання договору міжнародного морського перевезення вантажу - Брюссельська 1924 р діюча зі змінами 1968 і 1979 рр .; Гамбурзька 1978 року і Роттердамська 2008 г. Дві перші системи - діючі, третя - поки що перспективна. Крім того, в рамках якої б з систем не оформлювався договір міжнародного морського перевезення вантажу, його виконання повинно здійснюватися за правилами, встановленими розділами VI і VII Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р..

Розглянемо брюссельську систему. Міжнародний договір - джерело єдиних правил цієї системи - це Міжнародна конвенція про уніфікацію окремих правил коносаментів. У своїй первісній формі Конвенція була підписана в Брюсселі 25 серпня 1924 року, але здобула популярність під назвою Гаазьких правил, але місто, де було проведено Міжнародну конференцію адвокатів у 1921 році, на якій було розроблено проект конвенції. В даний час текст, виправлений так званими Брюссельськими протоколами 1968 та 1979 років, також відомий під назвою гаазько-війсьбійських правил [1]. Протокол 1968 року також називається Правилами Вісбі (з одним і тим же іменем у шведському місті Готланд, одному з середньовічних торгівельних портів).

Основною метою Конвенції було забезпечення єдиного тлумачення умов коносаментів - документів для укладання міжнародних договорів про вантажні перевезення (статті 3-8, стаття 3 Конвенції). Виклад такого завдання обумовлений міжнародним характером транспортування (однин і той же з точки зору його формулювання стан коносаментів в деяких країнах може бути зрозумілим як один, а в інших – як інший) і участь у них широкого кола осіб

(судновласники, фрахтувальники, вантажовідправники, вантажоотримувачі тощо) - тобто носії різних, іноді несумісних один з одним, але в той же час законних (які заслуговують поваги) інтересів. Крім того, Конвенція також вирішила низку інших завдань, практично не менш важливих, а саме: (а) визначення переліку обов'язків перевізника для забезпечення технічної та комерційної придатності судна для перевезення, а також вантаж і вантажні операції; (b) встановив вичерпний (хоча і досить великий, але все ще казуїстичний - див. пункт 2 статті 4) перелік підстав для звільнення перевізника від відповідальності за шкоду, заподіяну втратою або пошкодженням прийнятого до перевезення вантажу; і (в) абсолютна межа відповідальності перевізника - 100 фунтів стерлінгів за одне вантажне місце. Вимоги до перевізника обмежувались одним роком з дати доставки (пункти 4 та 6 статті 3).

Правила Вісбі (1968) розширили сферу застосування Конвенції, посилили правовий статус сумлінного покупця коносаменту, 100-фунтова межа відповідальності за одне місце вантажу замінюється еквівалентом 10 тис. золотих фр. франків на одне вантажне місце або 30 золотих фр. франків на 1 кг вантажу - залежно від того, яка сума в цьому конкретному випадку буде більшою (пп, "а", "д", п.5, ст.4). Зважаючи на (1967), наступне падіння золотого вмісту британського фунта становило 2,13281 г, ця зміна означала більш ніж втричі збільшення цієї межі. У той же час перевізник був позбавлений права посилається на цей ліміт своєї відповідальності в ситуаціях навмисного або грубого та недбалого заподіяння шкоди (підпункт "з9" пункту 5 статті 4); аналогічна заборона накладається на працівників та агентів (пункт 4, стаття 4 bis).

Основні поправки, внесені в Конвенцію 1979 року, також стосуються обмежень відповідальності морського перевізника. У цей час вони складають 666,67 розрахункових одиниць на одне вантажне місце або дві розрахункові одиниці за 1 брутто-кг вантажу (підпункт «а», пункту 5, ст.4), тепер роль одиниці стала 1 СПЗ (спеціальні права запозичення або відстеження) - як ми пам'ятаємо, штучна колективна валюта досі випускається МВФ. З огляду на те, що вміст золота в СПЗ у 1979 р. становив 0,888671 грам, його зміна означала певне



зменшення обмежень відповідальності у порівнянні з тими, що були встановлені правилами Вісбі. Але це падіння було лише відносним і короткостроковим: з 1981 року (з посиленням світових процесів девальвації національних валют та прив'язкою до валютного кошика курсу СПЗ) ситуація покращилась. У той же час, згідно з державами-учасницями Конвенції, але не членами МВФ (тобто тими державами, які не можуть використовувати СПЗ), право застосовувати колишній ліміт відповідальності зберігається - у 10 тисяч і 30 одиниць відповідно, вміст золота в цих одиницях, що дорівнює золотому вмісту французького франка в 1968 році (пункти 2 і 3 поправки "d", пункт 5 статті 4).

З ініціативи країн, що розвиваються, які наполягали на створенні нового правового режиму перевезення вантажів морським транспортом, в рамках Організації Об'єднаних Націй було розроблено та затверджено Конвенцію Організації Об'єднаних Націй про вантажні перевезення морським транспортом 1978 року (Гамбургські правила), яка призначені для заміни Гаазьких правил та правил Вісбі.

Гамбургські правила поширюються не тільки на коносаменти, але й на всі інші транспортні угоди (за винятком статуту) на всі вантажі (включаючи колоду та живі тварини) та практично на всі міжнародні перевезення.

Суттєві зміни, внесені до норми, що визначають період відповідальності; а саме, це включає в себе весь час, протягом якого вантаж перебуває у перевізника в порту навантаження, під час перевезення та в порту розвантаження.

Згідно з Конвенцією, перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок втрати чи пошкодження товару та затримки доставки, якщо не доведено, що він, його службовці або агенти вживали всіх заходів, які могли б бути обґрунтованими, щоб уникнути обставин що викликало їх втрати, пошкодження або затримки та їх наслідки. На противагу Гаазьким правилам, основне правило відповідальності несе більш позитивний характер і виключає приблизний перелік обставин, що звільняє перевізника від відповідальності. Крім того, визначено, що перевізник несе відповідальність і за затримку доставки. Але, у той же час, перевізник більше не буде звільнений від

відповідальності за "навігаційну помилку". Існує лише одне виключення з вини відповідальності: перевізник не несе відповідальності у випадках, коли втрата, пошкодження або затримка доставки виникла внаслідок заходів з порятунку життя та прийнятних заходів для порятунку майна на морі. Один виняток, що стосується призупинення вини перевізника, а саме: якщо втрата або пошкодження вантажу були спричинені пожежею, перевізник несе відповідальність лише за умови, що ця особа стверджує, що вогонь виник з вини перевізника, його службовців або агентів.

Правила щодо обмеження відповідальності в основному слугують за рішенням, затвердженим Протоколом 1968 року. Відмова від відповідальності за затримку в доставці, встановлена гамбурзькими правилами, складає 250% фрахту, що підлягають оплаті за затриману кількість вантажу. Різко підвищений ліміт відповідальності за місце чи одиницю: це близько 1000 доларів. США.

Ця нова конвенція вперше отримала чітке врегулювання питання про бронювання в коносаменті та видачі гарантійних листів. Конвенція містить правило, згідно з яким перевізник, включаючи дані вантажу в коносаменті, якщо він знає або має обґрунтовані підстави підозрювати, що дані є неточним відповідно до прийнятого вантажу, або що у нього немає належної можливості перевірити цю інформацію може зробити відповідне бронювання в коносаменті. В ньому повинно бути обов'язково вказано ці неточності, підстави для підозри або відсутність розумної можливості перевірки.

Будь-який гарантійний лист, за яким вантажовідправник зобов'язується відшкодувати перевізнику збиток, що впливає з того, що перевізник видає коносамент без застережень, є недійсним щодо будь-якої третьої сторони, якій було передано коносамент. У взаєминах перевізника та відправника цей гарантійний лист є недійсним за умови, що перевізник, не роблячи застереження в коносаменті, має намір обдурити третю сторону.

У Гамбурзьких правилах зроблена спроба врегулювати проблему наскрізних перевезень. Сформульоване в них правило ускладнено цілою низкою елементів, які в певних випадках можуть ускладнити або навіть зробити

наскрізні перевезення неможливими. Для того, щоб звільнитися від відповідальності у тих випадках, коли перевезення здійснюється іншою особою, перевізник повинен вже при укладенні договору вказати конкретну ділянку шляху, на якому вона буде, здійснюватися іншою особою. Ця особа повинна бути заздалегідь відома, перевізнику і зазначено в договорі. Ясно, що в багатьох випадках перевізник не зможе це зробити.

Конвенція містить статті про юрисдикцію і арбітражі, що сформульовані таким чином, що практично зводять до мінімуму можливість розгляду спору за місцем знаходження перевізника. Нова Конвенція в 2 рази в порівнянні з Гаагськими правилами збільшила термін позовної давності: тепер він становить 2 роки.

Таким чином, єдності правового регулювання морських перевезень приходить кінець. В даний час ці перевезення регламентуються Гаагськими правилами або Гаагськими правилами із змінами, внесеними Правилами Вісбі. З вступом в силу Гамбурзьких правил з'явилась третя група країн, які притримуються другого правового режиму.

Загалом на сьогоденні існує дві основні форми перевезень: перевезення по чартеру і перевезення по коносаменту.

Перевезення по чартеру - перевезення, що відрізняються тим, що, по-перше, вони не регламентовані в міжнародних юридичних актах; по-друге, вони підсудимі трамповому морському судноходству. Основним джерелом їх регулювання є норми національного законодавства. Крім того, в практиці широко застосовуються чартерні проформи, які розробляються морськими судноплавними компаніями, а також міжнародними морськими організаціями. Нормам національного законодавства, що регулює чартерні перевезення, притаманний диспозитивний характер. Це обставина дасть сторонам договору перевезення свободи у розробці умов договору.

При морських перевезеннях вантажів застосовуються такі види фрахтування судна:

1. Фрахтування на один рейс (single voyages chartering), за яким судновласник одним рейсом перевозить вантаж з одного або декількох портів відправлення в один або кілька портів призначення.

2. Фрахтування на послідовні рейси (consecutive voyages chartering) застосовується при перевезеннях великої кількості однорідного вантажу в одному і тому ж напрямку кількома послідовними рейсами.

3. Фрахтування по генеральному контракту (general contract chartering), за яким судновласник зобов'язується протягом конкретного періоду перевезти певну кількість вантажу.

4. Фрахтування на умовах тайм-чартеру (time charter), що представляє собою оренду судна, при якій всі судно або його частина передається на конкретний час у розпорядження фрахтувальника для перевезення вантажів у будь-яких напрямках. Обов'язком судновласника в цьому випадку є утримання судна в справному стані і оплата змісту екіпажу. У свою чергу, за умов тайм-чартеру фрахтувальник бере на себе всі інші витрати (паливо, портові збори і т. д.) і виплачує судновласнику орендну плату.

5. Фрахтування на умовах демайз-чартеру (demise charter). Це договір про оренду судна, який передбачає його передачу судновласником фрахтувальнику на обумовлений термін разом з командою, члени якої стають службовцями наймача. Останній бере на себе всі витрати щодо судна: зарплату екіпажу, орендну плату судновласнику та ін.

6. Фрахтування на умовах бербоут-чартеру (bareboat charter). Такий фрахт заснований на принципі найму тільки самого судна без екіпажу. При цьому фрахтувальник бере на себе всі витрати по його використанню і виплачує судновласнику орендну плату. Цей вид фрахтування часто застосовується під час придбання суден у розстрочку. В такому випадку договір оренди є також і договором купівлі-продажу. Після завершення розрахунків фрахтувальник стає власником судна.

Перевезення по коносаментному виконанню здійснюються на підставі договору, при укладенні якого використовується транспортний морський документ - коносамент, і застосовуються в лінійному судноплавстві. Даний вид транспорту регулюється міжнародно-правовими джерелами. Норми міжнародних

конвенцій і договорів, дію яких розповсюджується на перевезення по переказу, є в основному імперативними. Тому сторони договору повинні бездоганно виконувати свої вимоги.

Власне коносамент виконує три основні функції:

- засвідчує прийняття судновласником (перевізником) вантажу до перевезення;
- є товаророзпорядчим документом;
- свідчить про укладення договору перевезення вантажу морським шляхом, згідно з яким перевізник зобов'язується доставити вантаж в протизагу надання документа.

У сформованій практиці застосовують коносаменти наступних видів:

1. Коносамент на ім'я вказаної особи або вантажоотримувача. У цьому випадку тільки ця особа зможе отримати товар в пункті прибуття товару після пред'явлення оригіналу коносамента.

2. Коносамент на пред'явника. Тримач цього коносамента вважається юридичним власником товару.

3. Ордерний коносамент. У цьому випадку передбачається, що вантажовідправник може передати свої права третій особі, поставивши на його зворотному боці свій підпис і печатку. Такий коносамент застосовується, коли платіж відбувається в протизагу пред'явлення документів банку. Такий коносамент може бути послідовно індосований декількома особами.

4. Прямий коносамент - коносамент без перевалки (перевантаження) вантажу.

5. Наскрізний коносамент. Цей вид документа передбачає, що на шляху маршрутів проходження вантажу можливі його перевалки. Вони можуть бути в першому порту розвантаження / перевантаження товару на інше судно, яке і доставить товар в кінцевий пункт призначення. Також це може відбуватися в порту, з якого буде проведена подальша відправка вантажу по суші, або в пункті його відправлення в порт, з якого буде проводитися навантаження.

Окрім зазначених двох основних форм перевезень у морському торговому процесі широке розповсюдження отримали такі специфічні види домовленостей, що забезпечують в кінцевому рахунку перевезення, як тайм-чартер і бербоут-чартер. Це договори про надання судна з екіпажем або без екіпажу на певний час

для здійснення перевезень вантажів, пасажирів та для інших цілей торгового мореплавання.

### **1.3 Нормативно-правові основи організації морських вантажних перевезень українськими підприємствами**

Сучасне морське право України є відбитком відповідних міжнародних угод з морських перевезень вантажу. Починаючи з неофіційних Лондонських правил морських перевезень вантажу, Гаазьких правил про морське перевезення вантажів (1921 р.), Брюссельської конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент (1924 р.) і Протоколу про змінення Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент (1968 р.), поступово формувалися різновиди субінституту договору морського перевезення вантажу, які були враховані в кодекс торгового мореплавання (КТМ) більшості морських країн світу, у тому числі й у КТМ України. Таким чином, вийшло так, що основне нормативне навантаження зосереджене на регулюванні договорів перевезення за чартером та за коносаментом. В більшій мірі все залежить від обраної проформи чартеру.

Чинний КТМ України виділяє наступні морські перевезення вантажу:

- транспортом загального користування (ст. 129 КТМ України);
- міжнародні перевезення (ст. 132 КТМ України). Ці перевезення уточнені Інструкцією Мінітрансу України № 424 від 5 серпня 1994 р. "Умови і правила здійснення міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом та контролю за їх здійсненням".
- чартерні перевезення (ст. 133 КТМ України), каботажні перевезення (ст. 131 КТМ України). Такі перевезення вказані і в Інструкції "Умови і правила здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту України та контролю за їх дотриманням", затверджених наказом Мінітрансу України № 247 від 17 травня 1994 р., де

вказується, що фрахтування судна - це діяльність по укладанню договорів найму або по здаванню судна в найм;

- перевезення за коносаментом (п. 2 ч. 2 ст. 134 КТМ України).

При цьому глава 1 розділу VI КТМ України спеціально більш детально врегульовує фрахтування суден як для перевезення пасажирів, так і для інших цілей морського перевезення, у тому числі й вантажу. Характерно й те, що глава 2 цього розділу при регулюванні відносин лізингу суден теж виходить з моделі фрахтування.

В цілому правове регулювання перевезень регламентується Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства України та підзаконними актами.

Класифікація договору перевезення вантажу здійснюється за різними критеріями. Перш за все, в основу класифікації морських перевезень покладено об'єкт перевезення. Відповідно, розрізняють морські перевезення пасажирські і вантажні. Це впливає на клас перевізних засобів, вид (набір) та характер сервісу, маршрут, порядок укладення договорів, навіть їх тип. Разом з тим, можливі змішані перевезення - пасажирсько-вантажні. Такі перевезення набули поширення особливо при здійсненні шоп-туризму, а простіше, при "човниковому бізнесі". Практично з кожного із морських портів України здійснюються регулярні рейси подвійного призначення. Вони перевозять комерційних пасажирів та їх вантаж. Звичайно, що мова не йде про якийсь новий вид договору морського перевезення. Скоріше, це пасажирські перевезення з одночасним перевезенням багажу.

В залежності від способу перевезення прийнято розрізняти перевезення в суднах і перевезення тягою (буксиром). В першому випадку це самохідні транспортні засоби, а в другому - не самохідні чи, як вказується у законодавстві, "інші плавучі засоби".

В залежності від технології транспортування вантажу прийнято розрізняти перевезення наливом (нафта та нафтопродукти, спирт, рослинні масла), навалом (вугілля, щебінь, руда), насипом (зерно, пісок), із укладанням вантажу у

вантажних приміщеннях чи на палубу (товарно-пакувальні і штучні вантажі), в контейнерах і пакетах, паромні та трейлерні. Так, контейнерні перевезення набули великої популярності завдяки своїм перевагам, особливо при змішаних перевезеннях. Вони сприяють швидкій обробці вантажу, скорочують час на вантажно-розвантажувальні роботи, збереження вантажів. Особливо варто відзначити їх технологічність, що дало змогу запровадити ліхтерні перевезення. В кінцевому результаті це сприяє зниженню вартості перевезень і прискорює терміни їх здійснення.

При контейнерних перевезеннях відправник вантажу направляє свої товари в найближчий контейнеровантажний пункт, який прийнято іменувати контейнерною вантажною станцією (КВС). Подібні станції розташовані в більшості великих сучасних промислових центрів. У тому випадку, коли у відправника вантажу є можливість цілком завантажити контейнер, він замовляє порожній контейнер і забезпечує цим доставку вантажу "від дверей до дверей". У такому випадку, завдання відправника вантажу спрощується і зводиться до того, щоб належним чином запечатати контейнер, тобто навішати замки й опломбувати їх, чим у визначеній мірі забезпечує збереження контейнера від розкриття і розкрадання товарів. Але головне, звичайно, в іншому. Якщо контейнер прийде до вантажоодержувача "зі справними і непорушеними пломбами відправника", то будь-яка нестача або псування вантажу буде означати провину його відправника. Якщо ж пломби будуть порушені, провина перевізника незаперечна, навіть якщо він у дійсності не мав до нестачі або псування вантажу ніякого відношення.

У тому випадку, коли відправник не може завантажити весь контейнер (неповне контейнерне перевезення — НКП, на відміну від повного контейнерного перевезення — ПКП), він відправляє вантаж на контейнерну станцію, де формується груповий або збірний контейнер. Від часу прибуття в порт призначення такий контейнер поділяється на партії і відправляється (видається) вантажоодержувачам. Коносаменти виписуються на кожну партію вантажу, а один — зведений коносамент — на весь контейнер. Він видається



останньому вантажовідправнику, що приєднався до такого контейнерного перевезення. При повному контейнерному перевезенні (ПКП) вантажем вважається не вміст контейнера, а контейнер цілком.

Контейнер, на відміну від окремого товару, що у ньому міститься, як правило, перевозиться за звичайним бортовим коносаментом. Однак при договорі морського перевезення вантажу важливо встановити, чи весь контейнер або кожна одиниця вантажу, що знаходиться в ньому, є "упакуванням або одиницею". Мається на увазі одиниця відправлення. Це важливо для визначення меж відповідальності перевізника за ушкодження або втрату такої одиниці або упакування.

Непоодинокі випадки, коли постійні і тривалі користувачі контейнерів беруть їх в оренду. Звичайно договір про оренду контейнера передбачає сплату власнику демерреджа в тому випадку, якщо орендар утримує контейнер понад договірний строк.

Контейнерні перевезення викликають значні труднощі у визначенні *відповідальності* за ушкодження або втрату вантажу. Це пояснюється тим, що контейнерні перевезення найчастіше здійснюються як змішані, тобто в перевезенні контейнерів бере участь не тільки морський, але і залізничний, і автомобільний, а нерідко і всі види транспорту. Недоліки вантажу виявляються лише при його одержанні. Тому встановити, на якій стадії перевезення виникли обставини, що призвели до збитку, дуже важко, а часом і просто неможливо.

Але з ратифікацією Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, прийнятої в Женеві 24 травня 1980 року, закріплено відпрацьований практикою принцип єдиної відповідальності.

Основна проблема, що ускладнює змішані міжнародні контейнерні перевезення, - це визначення моменту настання події, яка спричинила втрату або пошкодження вантажу. До рішення цього питання найбільш близько підійшла Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів.

Розрізняють договір змішаного перевезення вантажів, який в радянський період взагалі не мав правової бази в тій ролі, в якій його трактує доктрина

транспортного права індустріально розвинутих держав. На жаль, так і тепер. Терміни "змішане перевезення вантажів" і "пряме перевезення вантажів" не співпадають з тим, що в західній доктрині права визначається як *multimodal carriage of goods* або *combined carriage of goods*. Звідси пішов термін "мультимодальні перевезення". Під такими розуміють перевезення з використанням декількох видів транспорту, які здійснюється під відповідальність одного перевізника за єдиним транспортним документом і сплачуються єдиною наскрізною ставкою.

При цьому вказана вище термінологія, скоріше, відображає технічну сторону перевезення одного вантажу декількома видами транспорту, і юридичний зміст таких відносин може бути чітко розмежований, незважаючи на існування єдиного перевізного документа. Інакше кажучи, незважаючи на те, що всі співперевізники є сторонами основного договору перевезення, в разі втрати, недостачі чи пошкодження вантажу відповідальним буде той з них, у чиєму володінні знаходився вантаж на момент настання таких наслідків. Але така система має і свої недоліки в тому разі, коли пошкодження вантажу буде латентним, і не вдається визначити місце заподіяння шкоди вантажу.

Основним засобом регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення вантажів, є ліцензування такої діяльності.

Вантажним перевізником на морському та внутрішньому водному транспорті є такий суб'єкт господарювання, судновласник або власник морського судна внутрішнього плавання, який здійснює експлуатацію даного судна для вантажних перевезень морськими чи внутрішніми водними шляхами на підставі ліцензії.

Правове становище перевізника може характеризувати його особливий статус - статус національного перевізника. Набуття вказаного статусу підприємствами морського і річкового транспорту передбачено Порядком проведення конкурсу щодо надання судноплавним компаніям статусу національного перевізника, затвердженим наказом Мінтрансу України від 4 вересня 2001 р. [246]. Сьогодні статус національного перевізника отримали

Відкрите акціонерне товариство «Українське Дунайське пароплавство» (наказ Мінтрансу України від 29 жовтня 2001 р. № 729) та судноплавна компанія «Укрферрі» (наказ Мінтрансу України від 26 квітня 2002 р. № 284). Умови проведення конкурсу на право отримання зазначеного статусу повітряного перевізника встановлено «Положенням про проведення конкурсу на право отримання статусу національного повітряного перевізника», затвердженим наказом Мінтрансу України від 20 березня 1997 р. [215]

Правовий статус вантажовідправника характеризується такими ознаками: по-перше, він вступає у договір перевезення вантажу від свого імені; по-друге, предметом зобов'язань вантажовідправника є надання вантажу разом з перевізними документами перевізнику; по-третє, вантажовідправник повинен бути зазначений як такий у перевізних документах.

Правовою основою, з якою виникає існування відносин між вантажовідправником і перевізником, є передача вантажу останньому. Вантажовідправниками можуть бути суб'єкти господарювання, яким вантаж належить на праві власності або інших законних підставах.

Вантажовідправник є стороною договору перевезення вантажу, функціональне призначення якого полягає у тому, що він зобов'язаний довірити перевізнику вантаж для його перевезення.

Таким чином, вантажовідправником є такий суб'єкт господарювання, який вступає у договір перевезення вантажу від свого імені, зобов'язується надати перевізнику для перевезення вантаж разом з перевізними документами, в яких він значиться як такий.

Правовий статус відправника за договором морського перевезення вантажу поєднується з таким учасником перевезення, як фрахтувальник. Відповідно до частини 2 статті 133 КТМ фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, які уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Однак поняття договору фрахтування судна міститься у статті 203 КТМ, яка визначає сторонами договору судновласника і фрахтувальника, а не фрахтівника і фрахтувальника. Слід визнати, що правовий статус відправника за договором морського перевезення вантажу відмінний від правового статусу фрахтувальника, оскільки предметом зобов'язань відправника є подання вантажу для перевезення, а

фрахтувальника - використання судна для перевезень або інших цілей торговельного мореплавства.

Поряд з перевізником та вантажовідправником, суб'єктом відносин з перевезення вантажу є вантажоодержувач - особа, уповноважена на одержання вантажу.

З метою забезпечення безпеки морських перевезень вантажів наказом Мінітрансу України від 14 грудня 1998 р. № 497 затверджено Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення. Згідно з цим Положенням інформацію про вантаж становлять документи, які містять відомості, необхідні для забезпечення належного розміщення та безпечного перевезення вантажів (генеральних, навалочних, небезпечних тощо), або підтверджують його транспортні характеристики чи свідчать про вжиті заходи щодо підготовки до транспортування. На повітряному транспорті спеціальні правила перевезення небезпечних вантажів регулюються «Інструкцією про повітряні перевезення спеціальних та небезпечних вантажів», затвердженою наказом Мінітрансу України від 25 жовтня 1999 р. № 509.

#### **1.4. Особливості логістики у морських вантажних перевезеннях**

Зростаючі потоки вантажів були основним компонентом сучасних змін у економічних системах на глобальному, регіональному та місцевому рівнях. Ці зміни є не лише кількісними, з більшою кількістю вантажів в обігу, а також структурними та операційними. Структурні зміни в основному стосуються виробничих систем з їх розширеною географією виробництва, тоді як операційні зміни в основному стосуються вантажних перевезень з географією розподілу, а саме інтермодальних транспортних систем. Таким чином, фундаментальне питання не обов'язково залежить від характеру, походження та призначення руху вантажів, але тим, як рухається цей фрахт. Нові режими виробництва супроводжуються новими способами розподілу, що породжує логістику; наука про фізичний розподіл.

Логістика передбачає широкий спектр заходів, спрямованих на перетворення та розподіл товарів, від постачання сировини до кінцевого розподілу ринку, а також відповідних потоків інформації. Похідне від грецької логістики (за змістом логічно) слово полісемічне. У XIX столітті військовослужбовці називали його мистецтвом об'єднання всіх засобів транспорту, ревізійної роботи та охорони військ. У сучасній обстановці це стосується комплексу операцій, необхідних для того, щоб товари були доступні на ринках або в певних місцях.

Застосування логістики забезпечує більшу ефективність рухів за допомогою відповідного вибору режимів, терміналів, маршрутів та планування. Прихована мета матеріально-технічного забезпечення - зробити доступними товари та сировину, які відповідають чотирьом основним вимогам, пов'язаним із замовленням, доставкою, якістю та витратами. Таким чином, логістика - це багатовимірна діяльність із доданою вартістю, включаючи виробництво, місце розташування, час та контроль елементів ланцюга постачання. Це, таким чином, забезпечує кращий управлінський рівень відносин між просторово-часовими відносинами і, таким чином, є важливим аспектом географічного транспорту. Логістика виступає як матеріальна та організаційна підтримка глобалізації, що вимагає складного комплексу рішень, що стосуються таких питань, як місцезнаходження постачальників, використовувані транспортні засоби, терміни та порядок поставок.

Логістика має чітко виражений географічний вимір, який виражається в потоках, вузлах та мережах ланцюга поставок. Зона простору і часу, добре відома концепція в географії транспорту, коли час просто розглядається як обсяг простору, де можна було б торгувати певною кількістю часу, включаючи подорожі та перевалку, трансформується логістикою. Діяльність, яка раніше не була повністю розглянута в просторових та часових відносинах, таких як доставка, зараз інтегрується. Це передбачає організацію та синхронізацію потоків через вузли та мережеві стратегії.

Традиційна організація товарного потоку включає обробку сировини для виробників, причому функція зберігання зазвичай виконувала роль буфера. Потік

продовжувався через оптового та / або відправника роздрібною торгівлі, закінчуючи кінцевим споживачем. Затримки були дуже поширені на всіх сегментах даного ланцюга і накопичені як запаси на складах. Споживач мав обмежений потік інформації в ланцюжках постачань, маючи на увазі, що виробники не були достатньо проінформованими (часто із запізненням часу) щодо обсягів споживання їх продукції. Ця процедура зараз змінюється, в основному шляхом усунення однієї або кількох дорогих операцій у організації постачання. Зворотні потоки також є частиною ланцюга постачання, а саме для переробки та повернення продукції. Важливим фізичним результатом управління ланцюгами постачання є концентрація зберігання або зберігання в одному об'єкті, а не кількох. Ця можливість дедалі більше розробляється як центр розподілу потоків та пропускної спроможності.

Морська логістика - це новий, інтегрований підхід до сучасної доставки. Оперативне завдання морської логістики полягає в тому, щоб транспортувати вантажі із суден на річки, канали і моря при мінімальних витратах, споживанні палива та викидах. Для цього повинні бути розроблені, впроваджені та експлуатовані оптимальні мережі перевезення і морські транспортні ланцюги. Провайдерами морських послуг є чорноморські оператори та судноплавні компанії, оператори портів, а також перевантажувальні, стивідорні та складські компанії, які з'єднують морський та наземний транспорт (див. Розділ 22.3). Щоб керувати очікуваним вантажним попитом з мінімальними витратами та максимальними доходами, судноплавні компанії планують і організовують мережі судноплавних маршрутів, забезпечують, складають та експлуатують кораблі. Основними стратегічними варіантами судноплавної компанії є проектування мереж та планування. Конструкція мережі включає в себе вибір портів та пунктів перевантаження та їх з'єднання через мережу основних маршрутів для великих вантажних суден та місцевих маршрутів для малих кораблів, які збирають та поширюють вантажі. Вибір флоту, визначення пропускної спроможності, швидкості та завантаження суден, а також розрахунку кількості суден для очікуваного навантаження є основними завданнями

планування флотилії. Оперативними варіантами є транспортні стратегії, організація транспортування лайнерів і трампові перевезення, стратегії завантаження та складання, розклад турів, а також визначення швидкості кораблів. Екстремальна залежність споживання палива від швидкості, а також високий внесок витрат на бункер в загальні витрати на експлуатацію, з огляду на швидкість руху суден, крім їхньої потужності, один з найважливіших параметрів планування та експлуатації. Особливо в умовах високих нафтових цін, низьких ставок фрахту та зменшення попиту, визначення оптимальної швидкості руху суден має надзвичайно важливе значення. Крім того, судноплавство посилюється завдяки збільшенню тиску на екологічні вимоги. Однією з можливостей для вирішення цих завдань є повільне парування, щоб заощадити паливо та зменшувати його випуск. Починаючи з залежності між швидкістю та споживанням палива корабля, визначається функціональна залежність експлуатаційних витрат, витрат на перевезення та експлуатаційних прибутків від швидкості руху та інших відповідних параметрів. З цих залежностей слідують явні формули для розрахунку оптимально витратної швидкості та оптимальної прибуткової швидкості вантажного судна, які, як правило, суттєво відрізняються.

Загалом, можна сказати, що морська логістика є такою специфічною транспортною послугою, без якої в деяких ситуаціях більшість клієнтів обійтися просто не може. Якщо в разі надземних вантажоперевезень у ще є вибір між автомобільним та залізничним транспортом, то в разі необхідності слідування на великі відстані інших варіантів вже не залишається.

Хотілося б відзначити, що це є чи не найбільш ризикований бізнес у світі, де дуже за короткий період часу компанія може стати банкрутом або заробити мільярд доларів. Прикладом може послужити один з найвідоміших і багатих сімей фрахтового ринку - Onassis, компанія, яка була названа в честь свого творця - Aristotle Onassis, стала такою, завдяки бізнесу морських перевезень і різко, мало не в один день, зміна баланс попиту та пропозиції флоту в регіоні, внаслідок перекриття Севченського каналу однією з держав. Нансіс могла встановити практично будь-які умови перевезення, так як його танкери були чи не єдиними в регіоні, інші були відключені через перекриття каналу, таких

історій є достатньо. З цього можна зробити висновок, що логістика морських перевезень є дуже важливим компонентом міжнародних перевезень та потребує відповідної кваліфікації.[8]

Комплекс дій, що забезпечують безпечне потрапляння вантажу морським шляхом з пункту відправлення до пункту призначення, включає в себе наступні етапи [9]:

1) перш за все, необхідно оформляти на даний вантаж пакет документів, у тому числі експортних, а також тих, які потрібні портовим службам для забезпечення безпеки морських перевезень;

2) у відповідності до розмірів та характеру вантажу для нього підібрані відповідні вантажні одиниці або контейнери. Використання контейнерів спрощує завдання перевантаження товару з одного виду транспорту на інший;

3) пустий контейнер подається до місця навантаження і потім, вже з вантажем, відправляється до портового терміналу. Тут потрібно його прийняти, оформити митні документи, забезпечити навантаження на борт;

4) в процесі слідування судно, як правило, заходить в кілька портів на навантаження і розвантаження. Щоб уникнути непорозумінь, слід стежити за місцезнаходженням вантажу в дорозі. У деяких випадках може також знадобитись контроль стану вантажу;

5) під час прибуття до порту призначення вантаж повинен знову пройти митне оформлення, після чого його перевантажують на попередньо замовлений наземний транспорт, який доставляє вантаж до складу одержувача;

6) звільнений після розвантаження контейнер необхідно повернути в вихідний пункт відправлення.

Важливою особливістю всього цього процесу є те, що в більшості випадків морські перевезення здійснюються між різними країнами, а значить, на території відправника і одержувача діють різні закони. Ось чому займатися організацією подібних перевезень повинен не просто професійний логіст, а логіст, добре знайомий з законодавчими вимогами обох сторін.

У більшості підприємств бізнес морської логістики повністю відданий на аутсорсинг, рідкий виробник, добувник сировини купує свій флот, тому що необхідно оптимізувати маршрут, знати де і чому завантажити, щоб їхати в зворотному рейсі не в баласт. Ціми знаннями, як правило, володіють брокери.



Вони бачать сотні кораблів у різних регіонах світу, стежать за маршрутами та координують, подають їх під завантаження товарів і сировини, які також спостерігають у наявності у вантажовласників.

### **Висновки до розділу 1**

Морські вантажні перевезення є найбільш популярним видом міжнародних транспортних послуг, адже вони відмінно підходять для будь-яких типів товарів і дозволяють забезпечувати високу економічність. Щодо тенденцій на ринку, то в середньому за 2017 рік доходи від здійснення контейнерних перевезень перевищують доходи 2016 року для великотоннажного флоту і для судів середнього тоннажу. Загалом можна робити висновки про те, що скільки морський транспорт має ряд переваг порівняно з іншими видами транспорту. Отже, розглянемо які можна виділити основні переваги та недоліки морських перевезень: порівняно низька собівартість перевезень; значна вантажопідйомність, що дозволяє перевезти великі партії вантажів; майже немає обмежень на пропускну здатність; спільне юридичне та правове поле з 400-річною історією.

Доставка вантажів морським транспортом характерна своєю універсальністю, надійністю і невисокою ціною. Така методика перевезення вибирається для зниження собівартості транспортування вантажу. Морські транспортні перевезення особливо ефективні при перевезенні великих об'ємів.

Недоліками можна назвати: потреба в добре обладнаних портах; низька швидкість доставки; велика залежність від природних умов; великі витрати на будівництво портів і суден.

Щодо особливості морських перевезень то вони полягають в тому, що більшість водного простору Світового океану не входить в юрисдикцію жодної держави і значна частина процесу транспортування вантажів відбувається поза межами будь-якої національної правової системи.

Сьогодні досить актуальною є проблема реєстрації суден у іноземних портах, надання судновласником при укладенні договору морського перевезення неточних відомостей про технічний стан судна, наприклад, завищуються об'єми трюмів, занижуються середні витрати палива, наслідком цієї проблеми є економічні втрати для фрахтувальника, а також проблема конкуренції на лініях, де існують лінійні конфіденції.

На сьогоднішній день сформувалися три основні системи конвенційного регулювання договору міжнародного морського перевезення вантажу - Брюссельська 1924 р діюча зі змінами 1968 і 1979 рр .; Гамбурзька 1978 року і Роттердамська 2008 г.

Також на сьогодні існує дві основні форми перевезень: перевезення по чартеру і перевезення по коносаменту. Перевезення по чартеру - перевезення, що відрізняються тим, що, по-перше, вони не регламентовані в міжнародних юридичних актах; по-друге, вони підсудимі траповому морському судноходству. Основним джерелом їх регулювання є норми національного законодавства. Перевезення по коносаментному виконанню здійснюються на підставі договору, при укладенні якого використовується транспортний морський документ - коносамент, і застосовуються в лінійному судноплаванні. Даний вид транспорту регулюється міжнародно-правовими джерелами. Норми міжнародних конвенцій і договорів, дію яких розповсюджується на перевезення по переказу, є в основному імперативними. Тому сторони договору повинні бездоганно виконувати свої вимоги.

Сучасне морське право України є відбитком відповідних міжнародних угод з морських перевезень вантажу.

Чинний КТМ України виділяє наступні морські перевезення вантажу: транспортом загального користування, міжнародні перевезення, чартерні перевезення, перевезення за коносаментом. В цілому правове регулювання перевезень регламентується Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства України та підзаконними актами.

Класифікація договору перевезення вантажу здійснюється за різними критеріями. Перш за все, в основу класифікації морських перевезень покладено об'єкт перевезення. Відповідно, розрізняють морські перевезення пасажирські і вантажні, що впливає на клас перевізних засобів, вид (набір) та характер сервісу, маршрут, порядок укладення договорів, навіть їх тип. Разом з тим, можливі змішані перевезення - пасажирсько-вантажні.

Застосування логістики в морських перевезеннях забезпечує більшу ефективність рухів за допомогою відповідного вибору режимів, терміналів, маршрутів та планування.

## РОЗДІЛ 2

### АНАЛІЗ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЛОГІСТИЧНОЇ КОМПАНІЇ «ДСВ ЛОГІСТИКА»

#### 2.1. Місце компанії «ДСВ логістика» на ринку морських вантажних перевезень

Основною спеціалізацією експедиторської компанії «ДСВ логістика» є надання транспортних послуг з перевезення вантажів у контейнерах різних типів по морю на морських судах-контейнеровозах.

Компанія «ДСВ логістика» у своїй професійній діяльності, в основному співпрацює з широко відомими лідерами міжнародних морських контейнерних перевезень - перевізниками CMA CGM, MAERSK LINE, ZIM, що здійснюють регулярні заходи на контейнерні термінали для перевалки контейнерів в портах України Одеса та Чорноморськ. Детальніше структуру та обсяги перевезень з міжнародними перевізниками розглянемо за допомогою табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Обсяги перевезень за участю міжнародних перевізників, TEU

Перевізник	2017	2016	Приріст
CMA CGM	91084	83123	<b>10%</b>
MAERSK	157965	160825	<b>-2%</b>
MSC	84465	67527	<b>25%</b>
ZIM	64550	58731	<b>10%</b>
COSCON	69207	44844	<b>54%</b>
Інші	113367	116827	<b>-3%</b>
<b>Всього</b>	<b>580638</b>	<b>531877</b>	<b>9%</b>

Найбільшу частку у структурі морських поставок компанії "ДСВ логістика" займає перевізник MAERSK LINE (157 тис. TEU у 2017 р.), друге місце - CMA CGM (91 тис. TEU у 2017 р.). Загалом, компанія у 2017 р. активніше співпрацювала з міжнародними перевізниками, про що свідчать збільшення обсягів діяльності (приріст +9%).

Транспортно-експедиторська компанія "ДСВ логістика" пропонує широкий комплекс транспортних послуг з морських вантажоперевезень:

- 1) у відповідній для транспортування контейнерній тарі перевезення різного виду вантажів: сипучих, наливних, штучних, негабаритних, нестандартних і швидкопсувних;
- 2) перевозка дрібних партій товару в контейнерах збірних вантажів;
- 3) консолідація, збір і завантаження вантажу в контейнер від різних відправників на контейнерних терміналах портів Одеса або Чорноморськ (Україна) з наступною доставкою по морю одному вантажоодержувачу в порти країн Європи, Азії та Америки;
- 4) розформіровка вантажів в збірному контейнері на дрібні партії для доставки різним замовникам;
- 5) внутріпортове експедирування, митне очищення і страхівка в морських портах Одеського регіону;
- 6) надання комплексу транспортних послуг з мультимодальної доставки контейнерних вантажів за схемою «від дверей до дверей»;
- 7) конкурентоспроможні ставки на фрахт морського транспорту в різних портах світу.

Транспортна компанія "ДСВ логістика", для кожного замовника розробить індивідуальний шлях транзиту по міжнародним лініях морського перевезення контейнерних вантажів і забезпечить постійний контроль на всьому шляху транспортування товару від складу клієнта до складу його партнера з бізнесу.

Отже, така орієнтація допомогла підприємству стати однією з найкращих фрахтових компаній у світі за обсягами експедирування морськими шляхами (рис. 2.1).

Розглянемо детальніше конкурентів «DSV», які найчастіше займають високі позиції у міжнародних рейтингах: Компанія "DHL", Kuehne + Nagel Group, DB Schenker.

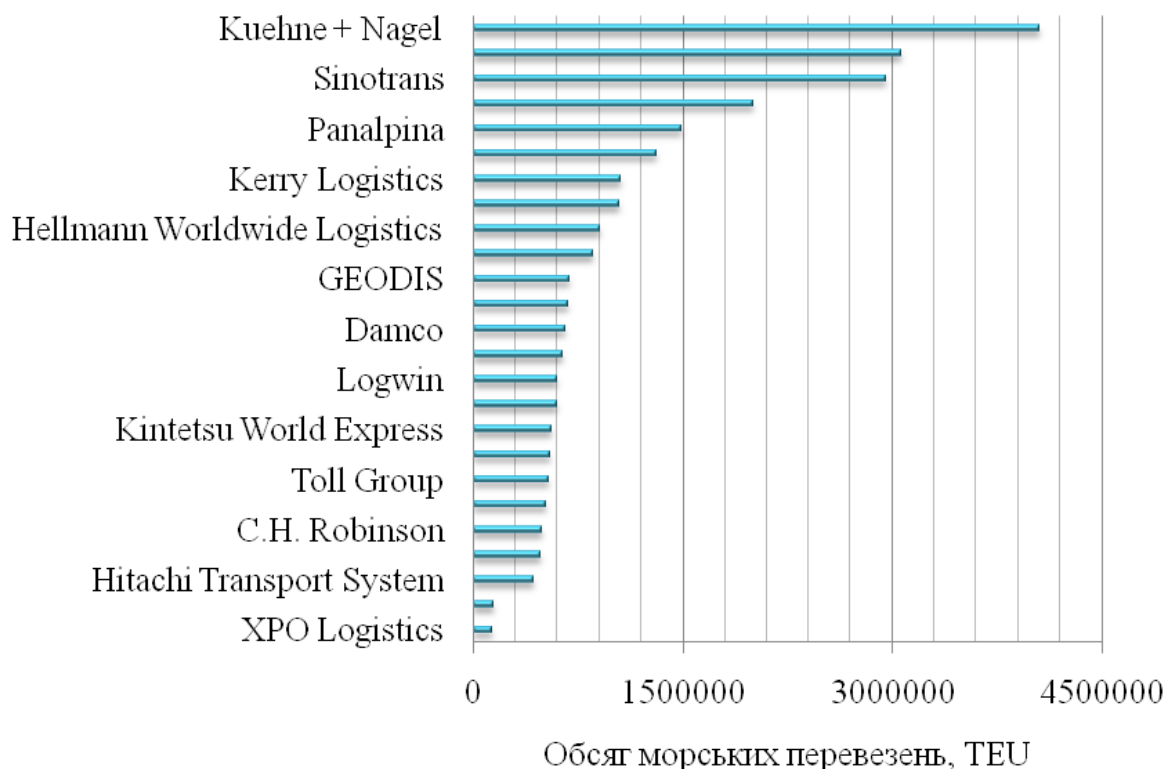


Рис. 2.1. Найбільші фрахтові логістичні компанії у світі за 2017 рік (за даними «Transport Intelligence»)

Компанія "DHL" є світовим лідером поштових пересилань і логістики. DHL має представництва більш ніж в 220 країнах і регіонах світу і є самою інтернаціональною компанією у світі. У ній працюють більше 350.000 співробітників. Компанія надає такі послуги: Експрес-доставка по всьому світу; експедирування вантажів на авіаційному, вантажному автомобільному, морському та залізничному транспорті; складські послуги, що виходять за межі просто зберігання, а включають у себе все, – від упакування до ремонту; міжнародні поштові доставки; відвантаження, виконувані відповідно до особливих вимог клієнтів. Компанія "DHL" входить до складу групи компаній і має такі підрозділи, як "DHL Express", "DHL Parcel", "DHL eCommerce", "DHL Global Forwarding", "DHL Freight and DHL Supply Chain"

За свою 125-річну історію компанія Kuehne + Nagel перетворилася з традиційного міжнародного експедитора на провідного глобального постачальника інноваційних та повністю інтегрованих рішень для постачання. Сьогодні в Kuehne + Nagel Group працює 1336 офісів у 109 країнах, де працює близько 76 000 працівників. Компанія працює за такими напрямками: контрактна логістика та комплексна логістика, авіап перевезення, морські та сухопутні перевезення.

Компанія DB Schenker є лідером з надання передових міжнародних логістичних послуг. Компанія займає лідируючі позиції в галузі автомобілебудування, технологій, споживчих товарів, виставкової логістики, спеціального транспорту і логістики спеціальних заходів. Має більше 2 тис. представництв, де працює більше 68 тис. кваліфікованих працівників.

«DSV» входить в 6-ку найбільших фрахтових компаній за перевезенням кількості вантажу морськими шляхами. У 2016 році вона займала 5 місце за доходами у світі.

Основним інструментом регулярного стратегічного управління або матрицею якісного стратегічного аналізу є SWOT. SWOT - аналіз - це визначення сильних і слабких сторін підприємства, а також можливостей і загроз, що виходять з його найближчого оточення (зовнішнього середовища).

Завданнями SWOT - аналізу є наступні:

1. Виявити сильні і слабкі сторони в порівнянні з конкурентами;
2. Зв'язати сильні і слабкі сторони з можливостями і погрозами;
3. Сформулювати основні напрямки розвитку підприємства;
4. Визначити найбільш пріоритетну стратегію підприємства.

SWOT-аналіз “ДСВ логістика”, наведений в табл. 2.2, ілюструє, що сильних сторін у підприємства більше, ніж слабких. А отже, це свідчить про досить міцну та злагоджену організаційну структуру самого підприємства.

На основі SWOT-аналізу можна зробити висновок про те, що сильними сторонами компанії є гнучка бізнес-модель її діяльності, висококваліфікований персонал і напрацьовані компетенції в області організації ланцюжків поставок.

Компанія також має стійкі зв'язки з постачальниками транспортно-логістичних послуг.

Таблиця 2.2

## SWOT-аналіз “ДСВ логістика”

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Гнучка бізнес-модель, що дозволяє задовольнити індивідуальні потреби клієнтів і не вимагає значних інвестицій</li> <li>2. Використання стратегії поглинання та постійне збільшення</li> <li>3. Сформована база зовнішніх постачальників транспортно-логістичних послуг</li> <li>4. Кваліфікований персонал та великий обсяг напрацьованих компетенцій в організації ланцюжків поставок</li> <li>5. Корпоративна інформаційна система (OTM)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Відсутність власних матеріальних активів іноді не дозволяє надавати конкурентоспроможні послуги</li> <li>2. Невелика популярність на ринку України</li> <li>3. Висока залежність роботи від IT-системи</li> <li>4. Складнощі при здійсненні глобальних операцій, що стосуються нормативних та законодавчих положень, звичаїв різних країн</li> </ol>
Можливості	Загрози
<ol style="list-style-type: none"> <li>офісів продажів в Україні і за кордоном</li> <li>3. Зростання ринкових сегментів 3PL послуг та управлінської логістики</li> <li>4. Вихід на ринки Європи та Азії шляхом створення спільних підприємств або придбання провідних гравців ринку</li> <li>5. Вихід на ринок транзитних перевезень по території Митного Союзу Росії, Білорусі та Казахстану</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Падіння обсягів вантажних перевезень в разі посилення економічної кризи</li> <li>2. Зростання тарифів в рамках державного регулювання</li> <li>3. Зростання конкуренції на логістичному ринку</li> <li>4. Значні коливання валютного курсу гривні</li> <li>5. Компанія є вразливою до системних збоїв, кібер-атак</li> <li>6. Існує ризик отримання збитків у разі недотримання міжнародного чи національного законодавства, негативна репутація</li> </ol>



Слабкими сторонами діяльності компанії є недостатній географічний обхват, залежність від роботи ІТ-системи, ризики невідповідності законодавства і внутрішньохолдингового конкуренція за клієнта, які планують розширювати свій портфель послуг за рахунок логістичних сервісів.

Робота компанії залежить від рівня і якості ІТ-системи, адже вона супроводжує усі процеси (повсякденні операції) - від доставки/надання логістичної послуги до звітності. Це робить нас вразливими до системних збоїв, кібер-атак. Крім того, компанія постійно працює над тим, щоб мати можливість запропонувати конкурентоспроможні послуги на ринку, оптимізувати їх, та вчасно реагувати на нові можливості для бізнесу.

ІТ-стратегія включає постійну централізацію та стандартизацію систем і процесів компанії. Така стратегія також застосовується до придбаних компаній. Глобальний ІТ-відділ відповідає за управління ризиками ІТ. Він співпрацює з організацією Global IT, яка бере на себе зобов'язання щодо впровадження та функціонування єдиних систем, зняття з експлуатації надлишкових систем і здійснює нагляд за погодженою звітністю, здійснює управління ІТ-ризиками тощо.

Одним з найважливіших елементів бізнес-моделі “ДСВ логістика” є підхід до використання активів і постійна увага до оптимізації процесів та витрат. Оптимальне використання активів здійснюється через короткострокові договори оренди більшості терміналів, складів та експлуатаційного обладнання. Це дозволяє скоротити витрати та пов'язаний капітал і швидко адаптуватися до будь-якого потенційного спаду на окремих ринках.

Компанія також може зіткнутися з ризиками невідповідності, що може потягнути за собою штрафи, вироки та позови про відшкодування збитків у разі невиконання норм і нормативів, звичаїв тієї чи іншої країни. Це може призвести до негативної репутації компанії на ринку логістичних послуг.

Для уникнення ризиків невідповідності на підприємстві розроблені посібники та бізнес-процеси, які діють по всій організації і містять чіткі керівні принципи щодо того, як працівники повинні діяти у разі виникнення ризикованої

ситуації або при наявності проблеми. Відділ глобального дотримання відповідає за моніторингом і забезпечення того, щоб працівники підприємства отримували вчасно інформацію щодо змін у національному та міжнародному законодавстві.

Як і інші галузі послуг, транспортна галузь поступово змінюється завдяки новим технологіям. Оцифровка та автоматизація процесів (цитування, бронювання, відстеження, звітність та білінг) - це дві з найбільш важливі тенденції.

Технологічний розвиток являє собою можливість оптимізувати робочі потоки та підвищити продуктивність. В той же самий час, розробка нових технологічних процесів і використання нових продуктів встановлює нові стандарти щодо рівня обслуговування клієнтів.

Компанії необхідно здійснювати постійний моніторинг логістичного ринку, технологій, пропозицій клієнтів та інші процеси, які потенційно можуть вплинути на діяльність компанії в цілому.

Непрямий вплив нових технологій та змін полягає в тому, що деякі послуги експедирування можуть стати товарними, що призведе до зростання цін. Щоб компенсувати це, компанія повинна постійно збільшувати обсяг послуг з доданою вартістю, наприклад, управління замовленням на придбання, митне оформлення та страхування вантажів.

Зростання через придбання є основною стратегією, а нинішня мережа «ДСВ ЛОГІСТИКА» в значній мірі є результатом минулих стратегічних придбань. Придбання завжди тягне за собою ризик невдалої інтеграції. Придбана компанія може призвести до синергії витрат, компанія може так і не отримати очікувані стратегічні переваги та економію за рахунок ефекту масштабу. Крім того, здійснивши неправильне придбання, яке може бути дорогим, компанія втрачає цінні ресурси, які могли бути витрачені на інші проекти. Для вибору суб'єктів і прийняття правильного рішення щодо поглинання підприємств, компанія залучає експертів з M&A.

Таким чином, перспективними напрямками подальшого розвитку бізнесу компанії є екстенсивне зростання основної діяльності з метою надання

комплексних логістичних послуг рівня 3PL, розвиток партнерських відносин з максимально широким колом зовнішніх постачальників транспортно-логістичних послуг, розширення клієнтської бази і географії діяльності, а також вихід на нові ринки шляхом створення стратегічних альянсів з провідними транспортними і логістичними компаніями Європи та Азії.

Рішення проблеми внутрішньохолдингової конкуренції можливо як в рамках ринкових відносин, так і шляхом розробки регламентів взаємин або директив. Основним принципом вирішення внутрішніх конфліктів має стати дотримання стратегічних цілей розвитку всіх бізнес-одиниць компанії. При цьому необхідно зазначити, що основним завданням «ДСВ логістика» є не «перемикання» на себе клієнтів, а формування комплексного транспортно-логістичного продукту шляхом наповнення послуг, що надаються бізнес-одиницями підприємства, додатковими логістичними сервісами.

Можливі шляхи вирішення конфліктних ситуацій всередині Підприємства можуть включати:

- розробку механізму чіткого поділу ринків збуту по портфелю послуг, типам клієнтів, географії роботи;
- створення регламентів про розмежування компетенцій у сфері надання профільних послуг та забезпеченні їх взаємодоповнюваності з послугами;
- можливий перегляд стратегій розвитку підрозділів в частині портфеля послуг.

У 2017 році акції «ДСВ логістика» зросли на 56%. 2017 рік був найкращим роком після рецесії 2008-2009 років. Однією з потенційно руйнівних тем 2017 року була дуже реальна загроза кібер-атак. Тому «ДСВ логістика» особливу увагу профілактиці, планування відновлення, а також зміцнення організації в галузі кібербезпеки.

Протягом багатьох років консолідація була частиною стратегії розвитку компанії і залишиться надалі. Компанія планує продовжувати розширювати спільні сервісні центри, об'єднуючи ІТ-інфраструктуру, і розвивати великі та ефективні офіси та склади.

Компанією у річному звіті розроблені наступні цілі щодо підрозділу Air & Sea та вцілому підприємства на 2020 р. (табл.2.3).

За даними таблиці, робимо висновок, що компанія планує збільшити рентабельність своєї діяльності до 2020 р. на 7,5%, прибуток – на 25%. При чому прогнозується підвищити рентабельність по підрозділу Air & Sea на 10%.

Таблиця 2.3

## Цілі «ДСВ логістика» на 2020 р.

ЦІЛІ 2020 РОКУ	Фактично 2017 р	Цілі 2020 рр
<b>«ДСВ ЛОГІСТИКА» - загальна</b>		
Операційна маржа	6,5%	7,5%
Коефіцієнт конверсії	29,4%	32,5%
ROIC (до оподаткування)	23,4%	> 25,0%
<b>Air &amp; Sea</b>		
Операційна маржа	9,2%	10,0%
Коефіцієнт конверсії	37,4%	42,5%

Цей річний звіт включає прогнозні відповіді на різні питання, такі як очікувані прибутки і майбутні стратегії та плани на розширення. Такі прогнози є невизначеними та враховують різні ризики, проте багато факторів є поза контролем «ДСВ логістика», що може призвести до значних змін та можуть в результаті істотно відрізнятись від очікувань, викладених в річному звіті 2017 року.

Такі фактори включають: економічні та ділові умови, курс валют і коливання процентних ставок, попит на послуги «ДСВ логістика», конкуренція в транспортному секторі, проблеми в одному або декількох дочірніх компаніях «ДСВ логістика», невизначеність у зв'язку з придбанням і відчуження підприємств.

Основні тенденції, які будуть відбуватися на ринку логістичних послуг, є наступні:

1. Збільшення місткості контейнеровозів до максимально можливої вантажопідйомності. Сумарна місткість контейнеровозів буде рости, випереджаючи попит.

2. спостерігається тенденція до передачі логістики на аутсорсинг (так, щоб участь замовника в забезпеченні логістичного процесу було мінімальним - лише на рівні реакції на порушення KPI);

3. від логістичного підрядника очікують, що він буде постійно оптимізувати логістичні схеми в мінливих умовах.

4. єдина тендерна довгострокова закупівля логістичних послуг кількома великими компаніями зі схожим бізнесом. 3-5 великих міжнародних компаній об'єднуються і проводять загальний тендер, використовуючи можливість скоротити вартість логістичних послуг за рахунок привабливості для підрядника обсягу закупівель.

5. Основними тенденціями на ринку логістики в цілому є активний розвиток сегмента вантажів до 30 кг і сегмента збірних вантажів; скорочення полнофрахтованих перевезень, збільшення серед споживачів частки виробників меблів, товарів легкої промисловості, автозапчастин.

6. Гнучкість по відношенню до індивідуальних вимог замовника, готовність шукати нові вигідні рішення і надійність підрядника у реалізації нових схем - це сьогодні цінується не менше (а, скоріше, і більше), ніж технологічна «стабільність» або технічні переваги підрядника.

Дослідження «Українського логістичного альянсу» виявило, що частка клієнтів, задоволених співробітництвом з 3PL-провайдерів, становить 33%. Частково задоволені клієнти (54%) відзначають недостатній рівень кваліфікації персоналу логістичного оператора, відсутність гарантій якості сервісу, зриви термінів доставки, відсутність нюансів. Незадоволені клієнти (8%) вказують відсутність довіри і спеціалізації, низький рівень кваліфікації і відповідальності персоналу логістичного оператора. В цілому вони відзначають низький рівень клієнтоорієнтованості логістичних операторів. З іншого боку, серед основних конкурентних переваг логістичні оператори називають свою

клієнтоорієнтованість (57%), високу компетентність персоналу (48%), висока якість послуг, що надаються (30%). Парадокс ринку полягає в тому, що логістичні провайдери пропонують значно більший перелік послуг, ніж хочуть клієнти. При цьому кожна сторона по-своєму розуміє клієнтоорієнтованість: клієнти хочуть все за мінімальну вартість, постачальники намагаються стандартизувати операційні послуги для зменшення своїх витрат.

І клієнти, і постачальники логістичних послуг в цілому прагнуть оптимізувати витрати, впроваджувати нові технології, підвищувати якість логістичного сервісу, налагоджувати ефективну комунікацію між клієнтами і постачальниками логістичних послуг для підвищення рівня лояльності кінцевих споживачів. Тому основні перешкоди в розвитку ринку вони вбачають у відсутності державної політики і державної стратегії, що відбивається на умовах ведення логістичного бізнесу і можливості реалізації логістичного потенціалу країни.

Міжнародні компанії вважають, що стримує розвиток ринку найбільше недосконале законодавство (22%), низька якість інфраструктури (22%), і корупція (20%). Українські компанії назвали корупцію (23%), законодавство (23%), інфраструктуру (16%), митні процедури (16%). Одностайна думка респондентів про те, що потрібно залучати серйозні інвестиції в розвиток доріг, терміналів, логістичних центрів, транспортних засобів та ін.

Серед стримуючих факторів, ми б ще відзначили недостатній масштаб бізнесу логістичних компаній. Нас ще очікують процеси злиттів і поглинань. Укрупнення масштабів діяльності комплексних логістических операторів як всередині країни, так і на міжнародних ринках дозволить їм наростити «м'язову систему» і тим самим створити можливості для розвитку ринку та впровадження інновацій.

Серед факторів, які можуть сильно вплинути на розвиток ринку, експерти виділяють імплементацію нормативно-правових актів та регламентів Європейського Союзу, а також національні закони і правила. З одного боку, це сприятиме підвищення якості логістики в усіх сферах, а з іншого - в перехідний

період буде відчуватися значний дефіцит ресурсів (наприклад, автомобілів Євро 3 і вище), що може привести до підвищення вартості багатьох процесів.

Сприяти розвитку логістики в Україні, на думку міжнародних компаній, можуть іноземний досвід (24%), залучення інвестицій в транспортну інфраструктуру (24%), державна підтримка (18%). Українські логістичні оператори також наголосили на необхідності залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру (25,4%), використання іноземного досвіду (21%), а також спрощення процедур торгівлі за рекомендаціями ООН (19,4%).

Логістика як галузь має величезний потенціал і перспективи: до 2024 року обсяг світового логістичного ринку складе 236 мільярдів доларів. При цьому до логістики відносять всі види діяльності в ланцюжку поставок: транспорт, обслуговування клієнтів, управління запасами, потік інформації і обробка замовлень, складування, обробку матеріалів, упаковку, технічне обслуговування. "За прогнозами, до 2024 року світовий ринок логістичних послуг буде щорічно зростати з CAGR 7,5% в грошовому вираженні і 6% в кількісному", - говорить вона. Кращими напрямками для інвестицій в логістику експерт вважає вкладення в зміцнення конкурентних переваг і нові технології; в розширення асортименту послуг, що надаються (складування, розподільні центри); в підвищення концентрації частки компанії на ринку, в тому числі за рахунок злиття і поглинань (найбільш імовірним такий варіант можна вважати в сегменті поштової логістики).

Водний транспорт в Україні практично не розвинений, але якщо буде прийнятий законопроект «Про розвиток внутрішнього транспорту», то з'являться шанси для його швидкого розвитку. Завдяки зазначеному законопроекту буде встановлено єдині правила в сфері міжнародних перевезень морським і річковим транспортом, що наблизить законодавство України до діючих нормативно-правових актів ЄС за системою ротаційного фрахтування, ціноутворення і укладення договорів в сфері міжнародних і національних перевезень внутрішніми водними шляхами. водний транспорт значно збільшить потенціал

для розвитку в разі прийняття нових правил гри (законопроект, розвиток інфраструктури, ін.).

## **2.2. Характеристика компанії «ДСВ логістика»**

Група компаній DSV - глобальний логістичний оператор, який на сьогодні - один з головних постачальників у сфері європейських перевезень та логістичних послуг у торгівлі та промисловості.

Таких результатів компанія досягла, перш за все, завдяки об'єднанню більше 50-ти компаній, починаючи з 1976 року, коли Лейф Туллберг і дев'ять незалежних компаній-перевізників створили DSV, De Sammensluttede Vognmænd af 13-7 1976 A / S. Компанія працювала в якості карткового відділу для власників і займалася тільки транспортуванням і постачанням.

Незабаром бачення стало виходом на міжнародний транспортний ринок. Це було реалізовано в 1989 році з придбанням двох конкуруючих експортних компаній Borup Autotransport A / S і Hammerbro A / S-Bech Trans, за якими слідують Samson Transport Co. A / S в 1997 році і Svex Group A / S в 1999 році.

Це були важливі придбання, оскільки вони змінили сферу послуг і продуктів, а також створили основу для міжнародного майбутнього компанії.

У 2000 році була придбана DFDS Dan Transport Group A / S, а діяльність в галузі транспорту і логістики тривала під назвою DFDS Transport. Транспортна і логістична діяльність DSV збільшилася в чотири рази. У 2001 році діяльність була розділена на три окремі підрозділи з окремими діловими сферами: Road, Air & Sea і рішення.

У 2003 році материнська компанія скоротила свою назву до DSV A/S. У 2006 році DSV поглинає Koninklijke Frans Maas Groep NV, ставши третьою за величиною транспортною компанією зі своєю дорожньої діяльністю у всій Європі. 2007 року було змінено назву з DFDS Transport на DSV. З придбанням ABX LOGISTICS в 2008 році DSV відкрила представництва у Південній Америці і тепер присутня на всіх континентах. Крім того, компанія зміцнила свої позиції в



Європі, особливо в Італії, Німеччині, Франції та Іспанії. У 2012 DSV купує групу компаній Swift Freight, яка мала 36 офісів, розташованих в 15 країнах Африки, Близького Сходу та Азії. Таким чином, розширюючи свої ринки збуту до Латинської Америки.

У січні 2016 року DSV A / S придбала UTi Worldwide Inc. і в даний час є п'ятою за величиною глобальної транспортної експедиційної компанією в світі.

На сьогоднішній день компанія DSV є ключовим гравцем у міжнародній транспортній та логістичній індустрії і створює необхідні умови для подальшого розвитку бізнесу своїх клієнтів. Представництва корпорації розташовані більш ніж у 80 країнах світу, а це близько 1000 дочірніх компаній зі штатом більш ніж 45 тис. кваліфікованих співробітників.

Щодо України, загалом компанія має 5 філій, на якій працює 173 працівника, 9700 кв.м складських приміщень. Щодо обороту, то за 2017 рік компанія має наступні результати:

- 1) 11 млн. Євро, або 9000 TEU;
- 2) 3 млн. Євро, або 2 435 відправлень.

DSV займає 4 місце за за валовими доходами / оборотами і входить в 6-ку найбільших фрахтових компаній за перевезенням кількості вантажу морськими шляхами (табл.2.4).

Талиця 2.4

#### Найбільші фрахтові логістичні компанії у світі за 2017 рік

№	Назва компаїї	Валовий дохід, млрд. дол.	Обсяг морських перевезень, TEU	Обсяг авіаперевезень метричний
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	26,105	3,059,000	2,081,000
2	Kuehne + Nagel	20,294	4,053,000	1,304,000
3	DB Schenker	16,746	2,006,000	1,179,000
4	«DSV»	10,073	1,305,594	574,644
5	Sinotrans	7,046	2,950,800	532,400

Продовження таблиці 2.4

6	Panalpina	5,276	1,488,500	921,400
7	Nippon Express	16,976	550,000	705,478
8	Expeditors	6,098	1,044,116	875,914
9	UPS Supply Chain Solutions	6,793	600,000	935,300
10	CEVA Logistics	6,646	681,600	421,800
11	GEODIS	6,830	690,000	330,000
12	Bolloré Logistics	4,670	856,000	569,000
13	Hellmann Worldwide Logistics	3,443	902,260	576,225
14	Kintetsu World Express	4,373	556,640	495,947
15	Yusen Logistics	4,169	633,056	332,389
16	Kerry Logistics	3,097	1,055,600	282,200

За даними «Transport Intelligence»

Перше місце у списку за обсягами валового доходу займає група компаній DHL Supply Chain & Global Forwarding, валовий дохід якої становить 26,105 млрд.дол. Також дана компанія займає перше місце і за обсягами авіап перевезень. За обсягами морських перевезень лідирує Kuehne+Nagel з позначкою 4 млн. TEU.

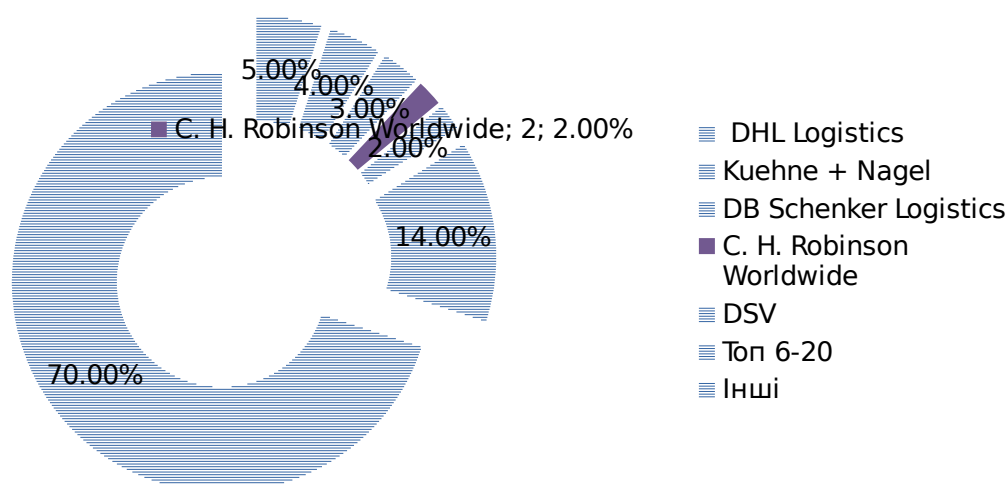


Рис. 2.2. Ринкові акції провідних експедиторів у світі, що базуються на доходах 2016 року (мільярд доларів США)

*Джерело:* Journal of Commerce, April 2017, and DSV estimates

Отже, частка ринку, що займає DSV становить 2%. Згідно експертних оцінок топ-20 компаній контролюють близько 40-45% всього ринку експедиторських послуг.

У 2016 році вона займала 5 місце за доходами у світі. Розглянемо детальніше динаміку доходу DSV (рис. 2.3).

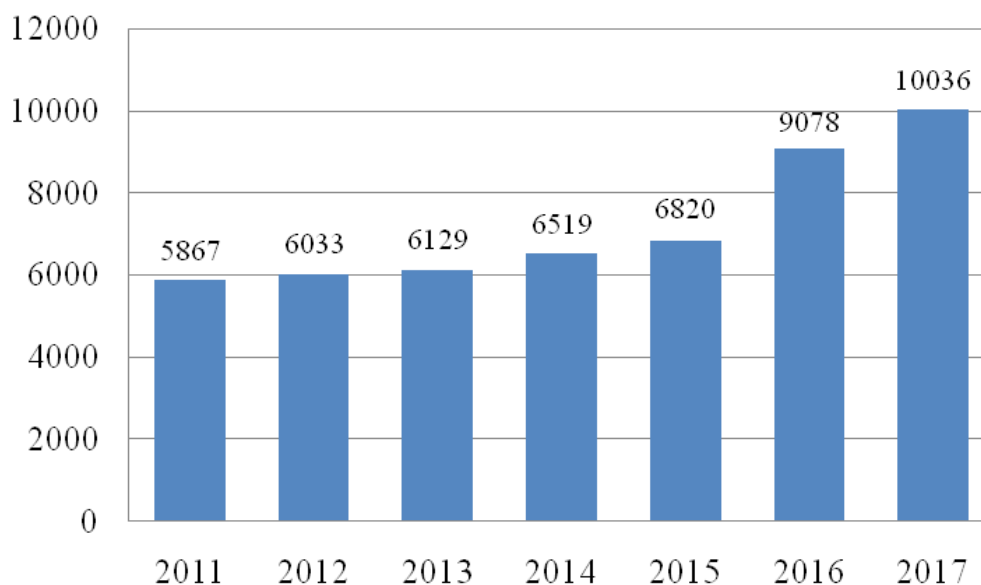


Рис. 2.3. Динаміка доходу компанії за 2011-2017 рр., млн. EUR

Станом на 2016 р. дохід компанії становив 9078 млн.євро (+33% до доходу 2015 р., найбільший приріст показника за останні 7 років), у 2017 р. він зріс на 11% і сягнув 10036 млн.євро.

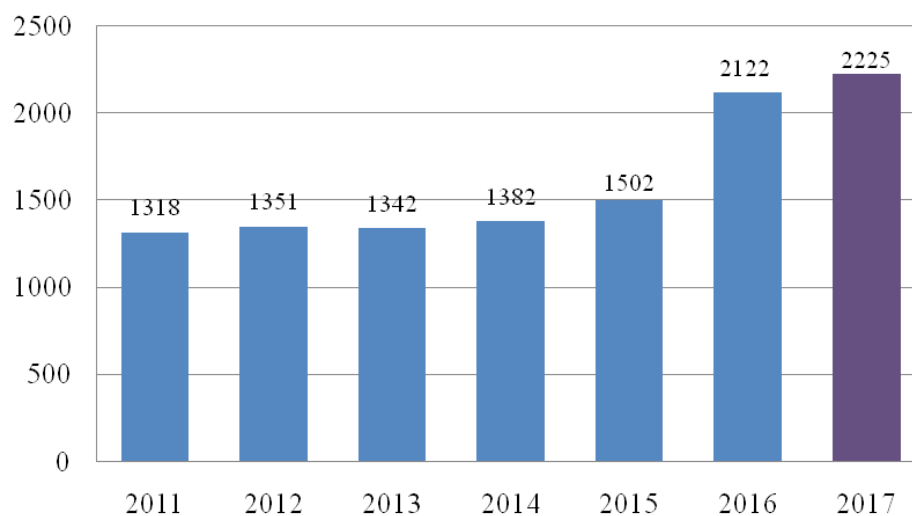


Рис. 2.4. Динаміка операційного прибутку компанії за 2011-2017 рр., млн. EUR

При аналізі фінансових показників, необхідно також зупинитися на аналізі операційного прибутку (рис. 2.4).

Клієнтська база ГК DSV налічує понад 300 клієнтів, починаючи з великих міжнародних логістичних компаній і закінчуючи малими і середніми підприємствами. Основні клієнти компанії, що забезпечують більше 70% доходу компанії зображені на рис. 2.5.



Рис.2.5. Основні міжнародні клієнти компанії

Компанія обслуговує ряд великих українських підприємств сільськогосподарської, хімічної, вугільної та лісової промисловості, будівельної галузі.

За даними проведеного дослідження ринку логістичних послуг «Українським логістичним альянсом» (УЛА) України, всі респонденти серед клієнтів замовляють транспортні та / або транспортно-експедиторські послуги, 33% - митно-брокерські, 31% - складські, 8% - управління ланцюгами поставок. Деякі відзначають, що вважають за краще користуватися послугами власників транспортних засобів. 41% опитаних висловили бажання замовляти експрес-доставку товарів.

Постачальниками послуг для корпорації «DSV» являються дочірні компанії та філії корпорації, а також приватні оператори рухомого складу, автотранспортні і судноплавні компанії, складські оператори, стивідорні компанії.

Основними експедиторами експортно-імпортних операцій є:

- 1) ТОВ «Глобал Оушен Лінк»;
- 2) ТОВ «Ітеріс»;
- 3) ТОВ «Формаг»;
- 4) ТОВ «Арлоджик»;
- 5) ТОВ «Лукра»;
- 6) ТОВ «Транс Фаворит»;
- 7) ТОВ «Ламан Шіппінг»;
- 8) ТОВ «Торгово-комерційна Фірма»;
- 9) ТОВ «Інтерн. Карго Сервіс Ейч. Ді.»;
- 10) ТОВ «Укрспецконтейнер»;
- 11) ТОВ «КТЛ України»;
- 12) ТОВ «Стар Шайн Шіпінг».

Завдяки співпраці автодорожньої логістики, авіа та морської логістики, компанія пропонує наступні послуги:

- 1) перевезення повітряними шляхами;
- 2) перевезення морськими шляхами;
- 3) перевезення залізницею;
- 4) брокерські послуги в аеропорту;
- 5) перевезення від дверей до дверей;
- 6) проектна логістика (нестандартні перевезення).

Завдяки співпраці автодорожньої логістики та логістики рішень виконуються наступні завдання:

- 1) міжнародні перевезення;
- 2) внутрішні перевезення;
- 3) брокерські послуги;
- 4) служби зберігання та доданої вартості;

- 5) вхідний / вихідний менеджмент та управління складом;
- 6) управління проектами (стандартна процедура експлуатації та ефективність кпі).

У 2001 році діяльність була розділена на три окремі підрозділи з окремими діловими сферами:

- 1) «ДСВ логістика» Road;
- 2) «ДСВ логістика» Solution;
- 3) «ДСВ логістика» Air & Sea.

Структуру прибутку у розрізі департаментів можна розглянути на рис. 2.6.

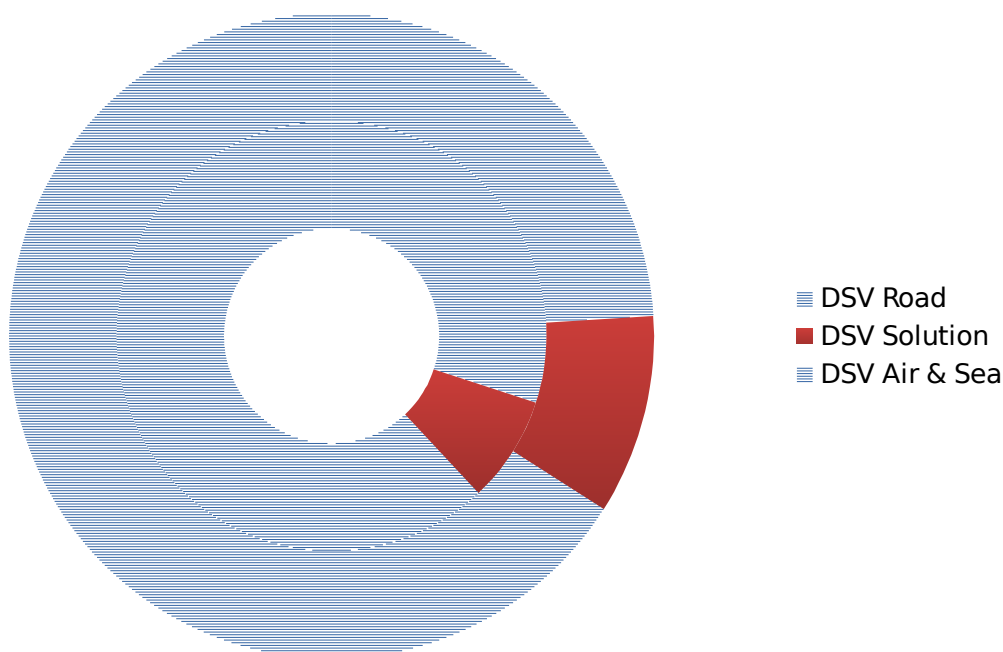


Рис. 2.6. Структура операційного прибутку за підрозділами у 2017 та 2015 рр.

Таким чином, найбільший відсоток у структурі прибутку займає діяльність департаменту «ДСВ логістика» Air & Sea (у 2015 р. – 62%, у 2017 р. – 66%), на другому місці - «ДСВ логістика» Solution (24% у 2017 р.). Департамент Road займає найменшу частку, що становила 10% у 2017 р. Розглянемо детальніше діяльність департаментів.

«ДСВ логістика» Road є одним з провідних операторів вантажних перевезень в Європі з розподільними мережами в Північній Америці і Африці.

Щодня більше 20 000 вантажівок їдуть у різні куточки планети. Дорожні перевезення зросли на 6% у 2017 році.

«ДСВ логістика» Road пропонує широкий асортимент продукції в галузі національного та міжнародного автомобільного транспорту. У кожному окремому випадку компанія розробляє та впроваджує схему доставки, яка є найкращою з точки зору термінів, ціни та зручності.

Департамен дорожньої логістики налічує:

- 1) 25 співробітників;
- 2) 3 регіональні відділення;
- 3) дорожній фрахт / 2017 рік: 2435 відправлень;
- 4) склади в Україні: Київ, Одеса (план), Львів;
- 5) головний офіс у Києві

«ДСВ логістика» Road пропонує наступні послуги:

- 1) FCL;
- 2) національні та міжнародні збірні вантажі;
- 3) LCL;
- 4) можливість перезавантаження під час транспортування;
- 5) спеціальні транспортні засоби (негабаритні, небезпечні, контрольні температури вантажів);
- 6) видача EX та сертифікат походження на території Європи;
- 7) надання інформації про місцезнаходження вантажу в будь-який момент.

Проектна логістика займається перевезенням негабаритних та важких вантажів, мультимодальними транспортними проектами та «ДСВ логістика» Xpress.

«ДСВ логістика» Air & Sea пропонує альтернативні маршрути і гнучкі графіки, щоб задовольнити навіть найвибагливіші вимоги клієнтів з усіх куточків світу. Підрозділ обслуговує понад 1 400 000 TEU морських вантажів і 650 000 тонн авіаперевезень щороку. У 2017 році обсяги авіаперевезень зросли на 10,6%, обсяг морського перевезення 6,4%.

Департамент морської та авіалогістики налічує:

- 1) 50 працівників;
- 2) 4 філії;
- 3) перевезення морським флотом / 2017 рік: 9000 TEU;
- 4) Морські вокзали в Одесі, Чорноморську (Іллічівську) та Південному;
- 5) Airfreight Gateway у Києві (Бориспіль) та Львові;

У розрізі морських перевезень компанія пропонує:

- 1) FCL;
- 2) LCL;
- 3) переадресацію портів;
- 4) флексі-танки та контейнери іbc;
- 5) контейнери-рефрижиратори;
- 6) перевезення зернових;
- 7) перевезення небезпечних товарів;
- 8) митне оформлення.

«ДСВ логістика» Solutions Україна налічує:

- 1) 2 регіональні відділення;
- 2) 2 склади;
- 3) 50 працівників;
- 4) складські приміщення площею 10000 м<sup>2</sup>;
- 5) контрактну логістику;
- 6) управління запасами;
- 7) послуги з доданою вартістю (VAS).

Послуги «ДСВ логістика» Solutions та процеси:

- 1) вхідний менеджмент вантажів;
- 2) перевірка замовлень;
- 3) де- / консолідація;
- 4) управління запасами;
- 5) управління резервними кодами;
- 6) обробка замовлень;



- 7) встановити формування та збірку;
- 8) управління якістю та контроль якості;
- 9) маркування і наклейка;
- 10) упакування, монтаж, сортування;
- 11) управління повернутими предметами та відправним вантажем;
- 12) виставлення рахунків перевізника.

«ДСВ логістика» Solutions співпрацює з замовниками в сфері розробки і постачання логістичних рішень, підвищуючи ефективність за рахунок збільшення ефективності роботи і ефективності витрат. Даний підрозділ обслуговує понад 400 логістичних об'єктів, в цілому 5 000 000 м<sup>2</sup>. У 2017 році «ДСВ логістика» Solutions відбулося зростання валового прибутку на 3,8%.

### 2.3. Аналіз структури та динаміки морських вантажних перевезень «ДСВ логістика»

Морські міжнародні перевезення займають більшу частину ринку вантажоперевезень. На сьогоднішній день такий вид транспортування є найбільш економічним, якщо необхідна доставка вантажу на великі відстані. Саме це і є ключовою ланкою експортних і імпорتنних перевезень.

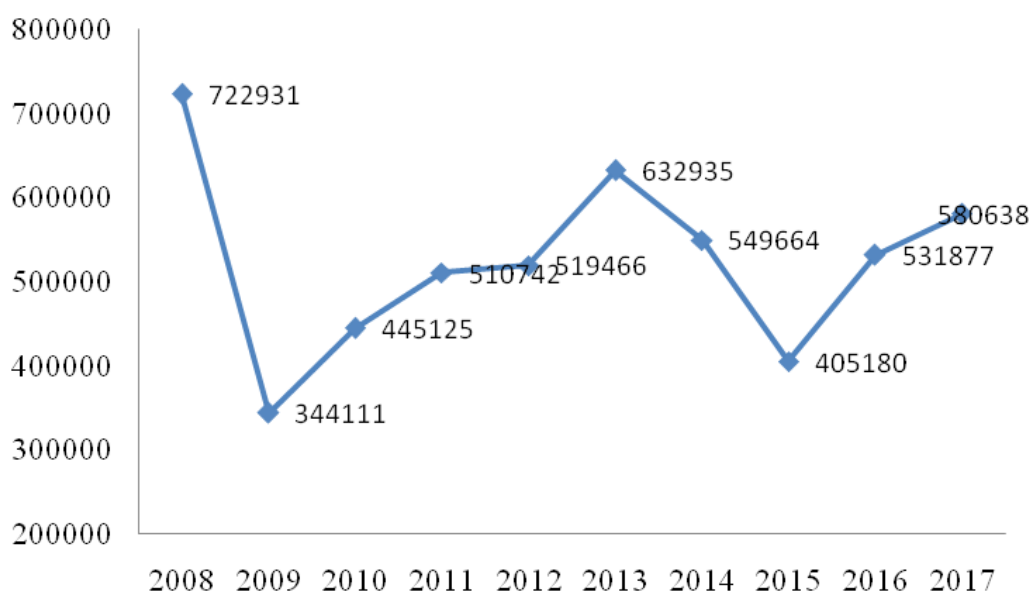


Рис. 2.7 Динаміка обсягів морських вантажоперевезень компанії  
«ДСВ логістика» по Україні за 2008-2017 рр., TEU

Завдяки глобальній структурі компанії «ДСВ логістика» і досвіду фахівців, компанія бере на себе повну відповідальність за доставку вантажів, їх супровід, а також надає консультацію і сприяння в оформленні та отриманні всіх необхідних документів для вантажоперевезення морем. Саме такий підхід компанії дає змогу розвиватися компанії (рис. 2.7).

Як бачимо, найбільші обсяги вантажоперевезень відзначаються у 2008 р. Фінансова і економічна криза 2009 р. не обійшла стороною і компанію, - обсяги господарювання якої зменшились у 2 рази. Проте поступово компанія нарощувала свої об'єми і у 2013 р. обсяги морських вантажоперевезень становили 632935 TEU. Проте у 2014 р. спостерігаємо знову спад. На падіння контейнерного ринку вплинуло зниження курсу гривні, різким скороченням попиту населення на імпорتنі товари через падіння купівельної спроможності, а також зменшення оборотів промисловості, будівництва, спаду на ринку споживчих товарів, скорочення державної економіки в цілому. Незважаючи на те, що у 2015 р. було відмінено комісійний контроль на борту суден, радіологічний контроль вантажів став автоматичним, було введено електронний документооборот, а процедури оформлення суден у порту стали швидшими, різкий вплив на контейнерний оборот в країнах Чорноморського регіону мали військовий конфлікт на сході України (було закрито маршрути на Крим) та торговельну емблему з Росією. Причина спаду в тому, що все менше товарів через наших портів відправляє Росія, яка довгі роки була одним з найбільших клієнтів. В результаті загальний оборот контейнерів в 2015 році не перевищив 205 тис. TEU, і все це на фоні низьких чартерних та чартерних ставок, через що більшість контейнерних ліній працює в кращому випадку на рівні беззбитковості.

У 2016 році імпорт у морських портах на території України перевищив експорт, та поступово компанія продовжила нарощувати свої обороти.

Розглянемо детальніше динаміку морських перевезень компанії у розрізі експортно-імпортних операцій у 2017 р. (рис. 2.8).

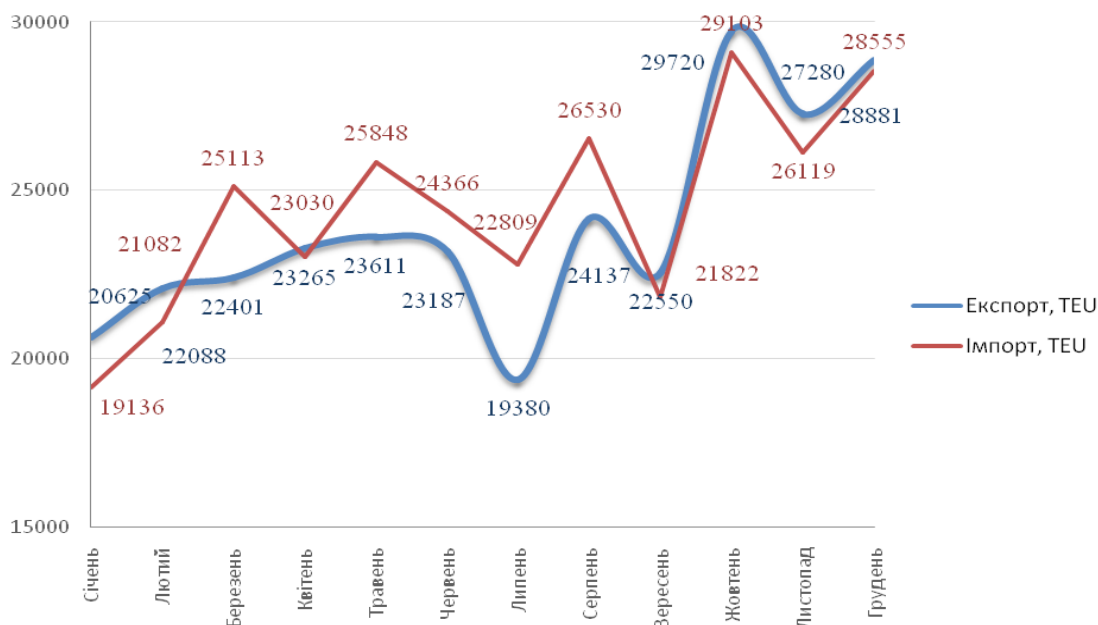


Рис. 2.8. Динаміка морських перевезень “ДСВ логістика” за 2017 р. за видами діяльності

Експортні та імпортні перевезення мали нестійку тенденцію до зростання у 2017 р. Найбільші обсяги експорту та імпорту були досягнені у жовтні, - 29720 TEU , 29103 TEU відповідно. Найменші: експорту – у липні (19380 TEU), імпорту – у січні (19136 TEU).

Найбільш динамічним портом для компанії є Одеський порт та Чорноморський порти (табл.2.5).

Таблиця 2.5

Структура вантажних перевезень компанії у розрізі морських портів

Порт	2017 р.	2016 р.	Відхилення
Одеський порт	75%	75%	<b>0%</b>
Чорноморський порт (Іллічівськ)	17%	16%	<b>1%</b>
Порт «Південний» ( «Южный»)	8%	9%	<b>-1%</b>
<b>Разом</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	

За даними таблиці можна зробити висновки, що основним портом, через які здійснюються морські вантажоперевезення компанії, є Одеський порт-75% у структурі, на другому місці - Чорноморський і завершує трійку «Південний» порт. У 2013-2015 рр. також були залучені до роботи порти Маріуполя і Дніпропетровська, проте їх частка у структурі обороту була незначна.

Так як найбільшу частку у морських вантажних перевезеннях компанії займає Одеський порт, то надалі детальну аналітику будемо наводити саме по даному об'єкту.

Компанія «ДСВ ЛОГІСТИКА» забезпечує якісний і комплексний сервіс організації морських контейнерних перевезень у багатьох міжнародних напрямках: з Китаю, Кореї, Індії, Туреччини, США та інших країн світу (рис.2.9).

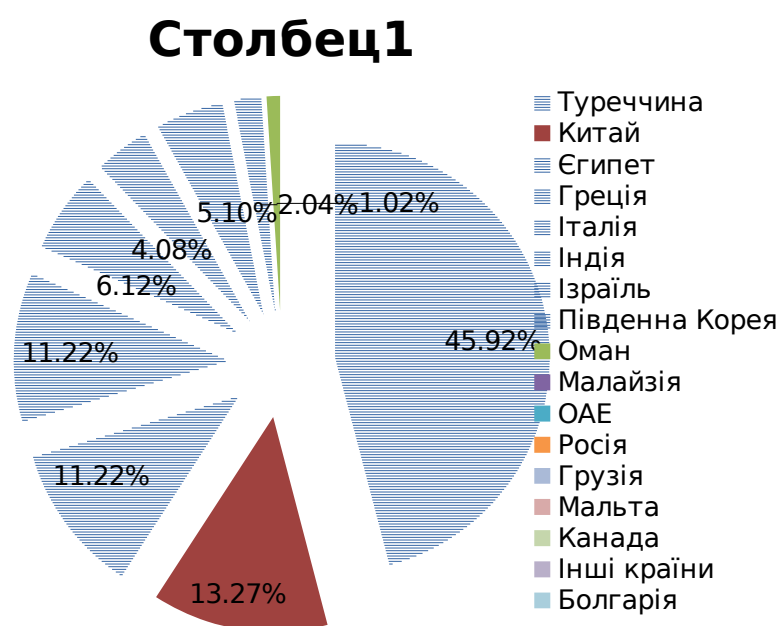


Рис.2.9. Структура імпорتنих морських вантажоперевезень по країнам за грудень 2017 р. (дані згруповано по Одеському порту)

Як бачимо у грудні 2017 року найбільше імпорتنих поставок через компанію було здійснено з наступними країнами – Туреччина (84,8 млн. т), Китай (22,4 млн. т), Єгипет (18,6 млн. т) та Греція (17,9 млн. т). При чому найбільшу кількість поставок було здійснено через порти Yarımsa (1305

поставок) та Kumport (1105 поставок), на третьому місці єгипетський Port Said/EAST (782 поставки).

Контейнерні перевезення є одним з найбільш поширених способів доставки вантажів в системі міжнародної торгівлі. Компанія «ДСВ ЛОГІСТИКА» надає широкий спектр послуг, пов'язаних з супроводом контейнерних перевезень по всьому світу. Стабільні партнерські відносини з провідними контейнерними лініями дозволяють підприємству надавати оптимальні ставки і максимально скорочувати терміни доставки.

Залежно від специфіки вантажу в контейнерних перевезеннях використовуються різні типи контейнерів: 20", 40", 45"; High Cube, рефрижераторні контейнери, Open Top, Flat Rack і т.д. Розглянемо детальніше види контейнерів, що використовуються у морських перевезеннях компанією «ДСВ логістика» (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Структура морських перевезень за видами контейнерів у грудні 2017 р.

Вид контейнеру	Експорт		Імпорт	
	Кількість замовлень на контейнер	Загальна вага поставок, т	Кількість замовлень на контейнер	Загальна вага поставок, т
<b>Разом</b>	<b>7164</b>	<b>191922082</b>	<b>8492</b>	<b>179624744</b>
20DV	4144	107539738	3082	66975902
40HC	2589	72489184	3716	69487732
40DV	235	6616258	515	11955150
40HR	155	4293527	936	26411338
20TK	26	684001	6	160740
40PL	9	221978	8	250880
40OT	3	53684	12	245542
20RF	2	16294	30	475310
20OT	1	7418	8	205997

Продовження таблиці 2.6

45HC			53	1036815
20PL			2	40680
20HT			1	6918

Отже, найчастіше для перевезення вантажу використовуються 20DV - сухі контейнери (загального призначення), вони підходять для більшості типів вантажів та 40HC – сухі контейнери з високим кубом - ідеально підходять для легких, об'ємних або гучних вантажів. Також часті у використанні:

OT- Відкриті верхні контейнери мають відкритий верх, покритий, а не сплошною кришкою. Це дозволяє завантажувати негабаритні вантажі, такі як деревина та металолом, зверху. Відкриті верхні контейнери звичайно мають торцеві двері, що забезпечує гнучкість при завантаженні та розвантаженні.

RF - Контейнери-рефрижератори або рефрижераторні контейнери використовуються для перевезення товарів, для яких потрібні контролювати температурні умови, таких як фрукти, овочі, молочні продукти та м'ясо. Він оснащений холодильною установкою, яка підключена до електропостачання судна-носія. Існують порти, звідки рефрижераторні перевезення дозволено здійснювати виключно відправникам (тобто саме вони будуть замовляти морський фрахт і вибирати морського перевізника), але навіть в такій ситуації компанія надає професійну консультацію щодо вибору найбільш надійного і, безумовно, економічно цікавого перевізника. Адже крім фрахту на замовника чекають локальні збори в порту призначення в Україні, які безпосередньо пов'язані з тією лінією, яку для клієнта вибере відправник.

PL - Платформенні контейнери не мають боків, кінців та кришки. Вони використовуються для вантажів з нестандартним розміром, який не підходить для будь-якого іншого типу контейнера.

Компанія «ДСВ логістика» не обмежується роботою тільки в українських портах (Чорноморський, Одеський, Південний), але також, за бажанням клієнта, перевезення вантажів може бути виконано через порти Західної і Східної Європи, із застосуванням однієї з європейських систем митного оформлення вантажів (NIR, T-1, T-2, Sad і т.д.).

Послуги з перевезення вантажів у складі збірного контейнеру LCL (Less than Container Load) - це можливість транспортування консолідованих вантажів обсягом від 1 м. куб. (або від 1 тонни), що і є одним з найбільш економічних видів транспортування.

Цей спосіб дозволяє доставляти вантажі малими партіями, на регулярній основі без витрат на фрахтування повного контейнеру. Клієнт оплачує фрахт не за весь контейнер, а тільки за ту його частину, яку займає його вантаж. Пріоритетними напрямками компанії є організація доставки LCL вантажів з наступних портів (табл. 2.7):

Таблиця 2.7

## Пріоритетні порти для доставки LCL вантажів

Індія	Калькутта, Мумбаї (Бомбей), Ченнаї, Нью-Делі, Тутікорін
Індонезія	Джакарта, Семарагн, Сурабая
Японія	Кобе, Нагоя, Осака, Шумізу, Токіо, Йокогама
Корея	Бусан
Малайзія	Танджунг Пелепас, Порт Кланг, Пенанг
Пакистан	Карачі, Порт Касим
Філіппіни	Маніла, Себу
Гонконг	Гонконг
Китай	Дальян, Фучжоу, Хуанпу, Ксінганг (Тянджін), Нанкін, Нінбо, Шанхай, Циндао, Сяминь, Янтьянь, Шеньчжень, Чивань, Шекоу
Сінгапур	Сінгапур
Шрі-Ланка	Коломбо
Таїланд	Гавкотом Чабанг
В'єтнам	Хошимін (Сайгон), Хайфон

Тайвань	Каошунг, Тайчунг / Келугі
---------	---------------------------

Найчастіше у грудні з Одеського порту відправляли товари в наступні порти: Kumport, Marport, Tekirdag (Туреччина), Piraeus (Греція), Port Klang (Малайзія).

Розглянемо детальніше, які товари відправлялися у грудні 2017 р. з Одеського порту (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Найбільші експортні морські перевезення у грудні по Одеському порту у розрізі по видам товарів

Вантаж	Брутто, т
Пшениця	14 527 128
Шрот соняшниковий	14 229 608
Шрот	12 722 359
Цукор	12 445 079
Олія соняшникова	10 514 456
Білий цукор	6 478 997
Жом із буряка	6 339 160
Пиломатеріали	6 138 301
Каолін (глина фар.)	6 052 860
Зерно гороха	5 167 169
Солод	4 820 435
Борошно	3 346 781
Горох	3 069 159
Лісоматеріали	3 048 943
Сорго	2 723 523
Труби сталеві	2 659 157
Азбест	2 417 100
Патока	1 999 695



Проаналізувавши дані таблиці, можемо сказати, що найбільше вивозилися з Одеського порту у 2017 р. товари сільського господарства, харчової промисловості, хімічної та деревообробної промисловості.

Компанія «ДСВ логістика» постійно зростає і відповідає потребами ринку, і вже сьогодні готова запропонувати українським аграріям вигідний і комфортний варіант доставки зернових культур за кордон - в контейнерах.

Експорт зернових культур в основному здійснюється за допомогою залізничних зерновозів (хоперів), які доставляють вантажі безпосередньо в порт відправлення, де перевантажуються в контейнери і відправляються в порт призначення. Сьогодні це не єдине доступне рішення, яке «ДСВ логістика» може реалізувати.

Крім цієї послуги компанія «ДСВ логістика» також надає можливість навантаження зерна в морські контейнери, встановлені на автомобільні причеви. Крім того, «ДСВ логістика» може запропонувати послуги з отримання фіто-санітарного сертифікату на вантаж, здійснити митне оформлення в портах, проходження портових формальностей і реалізувати відправку вантажу морем в будь-який порт світу.

Перевезення наливних вантажів здійснюється в флексітанках. Флексітанки - це еластичні цистерни, виготовлені зі спеціальних полімерних матеріалів, які використовують для транспортування наливних вантажів в контейнерах.

У флексітанк можна перевозити вантажі об'ємом від 10 000 до 24 000 літрів, хоча найбільш поширеними обсягами для флексітанків є 16000, 18000, 20000, 22000 і 24000 літрів. Залежно від щільності вантажу клієнта компанія підбереємо найбільш підходящий флексітанк.

За допомогою флексітанку «ДСВ логістика» здійснює перевезення таких вантажів: гліцерин (22000 л), вино (24000 л), соняшникова олія (22000 л), оливкова олія (22000 л), пальмова олія (21000 л), поліол (19000 л), латекс (19000 л).

Так як компанія використовує тільки одноразові флексітанки, клієнт, як експортер, можете бути повністю впевнений в тому, що при використанні

флексітанків не буде ніякого забруднення або залишку від попереднього продукту. Залежно від виду продукції, погодних умов і температурного діапазону вантажу, компанія за бажанням клієнта може встановити флексітанк з теплоізоляцією, забезпечуючи необхідну температуру від завантаження вантажу до його розвантаження в пункті прибуття. Також може запропонувати спеціальне покриття, яке поміщається в флексітанк при завантаженні вантажу, і дозволяє нагрівати продукт, що полегшує його вивантаження.

## Висновки до розділу 2

Група компаній DSV - глобальний логістичний оператор, який на сьогодні - один з головних постачальників у сфері європейських перевезень та логістичних послуг у торгівлі та промисловості.

Компанія «ДСВ логістика» у своїй професійній діяльності, в основному співпрацює з широко відомими лідерами міжнародних морських контейнерних перевезень - перевізниками CMA CGM, MAERSK LINE, ZIM, що здійснюють регулярні заходи на контейнерні термінали для перевалки контейнерів в портах України Одеса та Чорноморськ. Найбільшу частку у структурі морських поставок компанії «ДСВ логістика» займає перевізник MAERSK LINE (157 тис. TEU у 2017 р.), друге місце - CMA CGM (91 тис. TEU у 2017 р.). Загалом, компанія у 2017 р. активніше співпрацювала з міжнародними перевізниками, про що свідчать збільшення обсягів діяльності.

Транспортна компанія «ДСВ логістика», для кожного замовника розробить індивідуальний шлях транзиту по міжнародним лініях морського перевезення контейнерних вантажів і забезпечить постійний контроль на всьому шляху транспортування товару від складу клієнта до складу його партнера з бізнесу. Отже, така орієнтація допомогла підприємству стати однією з найкращих фрахтових компаній у світі за обсягами експедирування морськими шляхами.

Найбільшими конкурентами компанії є Компанія "DHL", Kuehne + Nagel Group, DB Schenker.

«DSV» входить в 6-ку найбільших фрахтових компаній за перевезенням кількості вантажу морськими шляхами. У 2016 році вона займала 5 місце за доходами у світі. Отже, частка ринку, що займає DSV становить 2%. Згідно експертних оцінок топ-20 компаній контролюють близько 40-45% всього ринку експедиторських послуг.

SWOT-аналіз «ДСВ логістика», наведений в табл. 2.3, ілюструє, що сильних сторін у підприємства більше, ніж слабких. А отже, це свідчить про досить міцну та злагоджену організаційну структуру самого підприємства.

У 2017 році акції «ДСВ логістика» зросли на 56%. 2017 рік був найкращим роком після рецесії 2008-2009 років. Однією з потенційно руйнівних тем 2017 року була дуже реальна загроза кібер-атак. Тому «ДСВ логістика» особливу увагу профілактиці, планування відновлення, а також зміцнення організації в галузі кібербезпеки.

Компанія планує збільшити рентабельність своєї діяльності до 2020 р. на 7,5%, прибуток – на 25%. При чому прогнозується підвищити рентабельність по підрозділу Air & Sea на 10%.

Станом на 2016 р. дохід компанії становив 9078 млн.євро (+33% до доходу 2015 р., найбільший приріст показника за останні 7 років), у 2017 р. він зріс на 11% і сягнув 10036 млн.євро.

За результатами проведеного аналізу можемо зробити наступні висновки:

1) Найбільші обсяги вантажоперевезень відзначаються у 2008 році-722931 TEU. Фінансова і економічна кризи 2009 р. та у 2014 р. не обійшли стороною і компанію, - обсяги господарювання якої значно зменшились. Проте поступово компанія нарощувала свої об'єми і у 2017 році вантажоперевезення досягнули 580 638 TEU.

2) Експортні та імпорتنі перевезення мали нестійку тенденцію до зростання у 2017 р. Найбільші обсяги експорту та імпорту були досягнені у жовтні - 29720 TEU, 29103 TEU відповідно. Найменші: експорту – у липні (19380 TEU), імпорту – у січні (19136 TEU).

3) Найбільш динамічним портом для компанії є Одеський порт (75% у структурі товарообороту) та Чорноморський порти (17% відповідно).

4) У грудні 2017 року найбільше імпортних поставок компанією через Одеський порт було здійснено з наступними країнами – Туреччина (84,8 млн. т), Китай (22,4 млн. т), Єгипет (18,6 млн. т) та Греція (17,9 млн. т). При чому найчастіше перевезення були здійснені через порти Yagimsa (1305 поставок) та

Kumport (1105 поставок), на третьому місці єгипетський Port Said/EAST (782 поставки). Найчастіше у грудні з Одеського порту відправляли товари в наступні порти: Kumport, Marport, Tekirdag (Туреччина), Piraeus (Греція), Port Klang (Малайзія). У 2017 р. з Одеського порту вивозилися в основному товари сільського господарства, харчової, хімічної та деревообробної промисловості.

4) Для перевезення вантажу використовуються наступні контейнери: сухі контейнери (загального призначення), сухі контейнери з високим кубом - ідеально підходять для легких, об'ємних або гучних вантажів. Також здійснюються поставки відкритими, рефрижераторними, платформенними контейнерами та у флексітанках. Також компанія надає послуги з перевезення вантажів у складі збірного контейнеру.

Отже, хоч і морські перевезення займають незначну нішу у структурі міжнародних вантажоперевезень, компанія динамічно розвивається і розширює ринки збуту, збільшує обсяги товарообороту та асортимент наданих послуг, що стосуються морських поставок.

## РОЗДІЛ 3

### ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ «ДСВ ЛОГІСТИКА»

#### 3.1. Сучасний стан та перспективи розвитку морської транспортної інфраструктури України

Сьогодні, коли по всьому світу переміщаються величезні потоки товарів, послуги з перевезення вантажів стають як ніколи затребуваними. Залежно від характеристик вантажу, а також необхідності його доставки в певні терміни, вантажоперевезення можуть здійснюватися наземним (автомобільним і залізничним), повітряним або морським транспортом.

Морські вантажоперевезення є на сьогоднішній день одним з найбільш дешевих видів міжнародних транспортних перевезень. Крім того, на користь морських перевезень вантажів каже ще й статистика, згідно з якою цей вид транспорту є найбільш безпечним і надійним. Морські простори безмежні і дозволяють якісно переміщати вантаж на значні відстані.

Надійні, безпечні та якісні морські перевезення вантажів - ось ключовий фактор популярності даної послуги, яку пропонує компанія.

Популярність морських перевезень вантажів пов'язана ще і з тим, що даний вид транспорту сьогодні відіграє ключову роль у зовнішньоторговельному обороті між державами, так як морські судна (танкери, суховантажі, рефрижератори та ін.) Можуть потрапити, по суті, в портові міста більш ніж 120 країн світу.

Конкурентні переваги — це сильні сторони підприємства, якщо вони забезпечують перевагу над конкурентами і є дуже важливими для цільового ринку [1, с. 19]. Тобто, поняття конкурентної переваги можна визначити як ті характеристики й властивості товару, які створюють для фірми певну перевагу над своїми прямими конкурентами. Фахівці часто ототожнюють конкурентні

переваги з можливостями підприємства більш ефективно розпоряджатися наявними ресурсами, тобто з його конкурентоспроможністю. Така аналогія має під собою вагомі підстави, тому що зміст конкурентоспроможності трактується як здатність випереджати суперників у досягненні поставлених економічних цілей. Разом з тим між цими поняттями є причинно-наслідкове розходження.

Формування конкурентних переваг у широкому значенні трансформується в завдання адаптації системи управління до змін конкурентного середовища, що надає змогу швидко й точно визначати напрями підвищення конкурентоспроможності. Стратегії досягнення конкурентних переваг та зміцнення конкурентоспроможності за- стосовуються практично всіма ефективно функціонуючими компаніями в країнах із розвинутою ринковою економікою та поступово стають невід'ємним елементом систем планування діяльності і вітчизняних підприємств. Вони набирають щоразу важливішого значення у зв'язку з технологічними, економічними, конкурентними і соціально-культурними змінами, характерними для останніх десятиліть. Питання формування конкурентних переваг є досить актуальними і для підприємств морського господарства, особливо у портовому сегменті. Порти є ключовим елементом, на якому замикається діяльність практично всіх підприємств і організацій морегосподарського комплексу України.

Морські торговельні порти є державними підприємствами, а їхній статус закріплений в Кодексі торговельного мореплавання України. Майже всі українські порти мають чітко виражену спеціалізацію.

Так, Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) обслуговують вантажопотоки сьомого (Критського) транспортного коридору та вантажопотоки з Донбасу та Поволжя у країни Придунав'я та Центральної Європи. Азовські порти (Керч, Бердянськ, Маріуполь) здійснюють транспортне обслуговування промислових центрів Донбасу та беруть участь у перевезеннях експортних вантажів у країни Середземномор'я, Придунав'я, Центральної Європи. Порти Північно-Західного Причорномор'я (Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Октябрьськ, Миколаїв, Херсон, Скадовськ) забезпечують

транспортування зовнішньоторговельних та транзитних потоків масових вантажів далеких напрямків; обслуговують вантажопотоки Євразійського транспортного коридору (включаючи нафтовантажі). Найбільш значними з цих портів є Іллічівськ, Одеса та Южний. На їхню частку сумарно припадає близько 60% усього вантажообігу українських морських портів [2, с. 195]. Лідируюче положення портів Одеського регіону обумовлюють найбільша пропускна здатність, найкращі морські підходи та можливість приймати великі судна. Морські торговельні порти та приватні термінали «Великої Одеси» переробляють широку номенклатуру вантажів: наливні, сипучі та тарно-штучні. У структурі вантажообігу значною є питома вага імпорتنих та транзитних вантажів (включаючи контейнери). Перехід до ринкових відносин підвищив динамічність процесів конкурентної боротьби на ринку портових послуг. Порти України ведуть запеклу конкурентну боротьбу з іншими портами на Чорному морі, серед яких: Новоросійськ, Сочі, Туапсе (Росія); Бургас, Варна (Болгарія); Батумі, Поті, (Грузія); Сухумі (Абхазія); Констанца (Румунія); Самсун, Трабзон (Туреччина). Аналіз ринку портових послуг свідчить, що з 445,8 млн. тонн обсягу вантажів, що перевалюються 96 терміналами в Чорноморсько-Азовському басейні, найбільший обсяг припадає на російські портові комплекси – 172,8 млн. тонн (38,8 %), за ними – українські порти і термінали (34,9 %), термінали Румунії (10,3 %), Болгарії (6,1 %), Грузії (5,0 %) і Туреччини (5,0 %) [3, с. 380]. У зв'язку зі скороченням обсягів перевезень в останні роки, морські порти України мають сьогодні резерви переробної спроможності у розмірі приблизно 33,3%. Однак по портах використання пропускної спроможності вони різні. Наприклад, у портах Чорноморського та Азовського басейнів задіяно 75-90% пропускної спроможності. Потужності Одеського нафтового терміналу використовуються на 65-90% (переробна спроможність терміналу залежить від інтенсивності та ритмічності подачі нафти до причалів). В той самий час порти Дунайського басейну використовують не більше ніж 20-30 % [3, с. 380]. Якість обслуговування замовників транзитних перевезень, терміни переробки вантажів у портах визначаються станом наявної інфраструктури та ступенем



пристосованості портів до вимог сьогодення. На жаль, у більшості українських портів, що були побудовані ще у минулому столітті (за винятком Іллічівська, Южного та Усть-Дунайська), й досі не здійснено необхідну реконструкцію. Причальний фронт морських портів України має загальну довжину близько 38 км, з яких у задовільному технічному стані знаходиться лише приблизно 70%. До 30% причалів, які мають незадовільний технічний стан та експлуатуються з обмеженими технологічними навантаженнями, потребують капітального або профілактичного ремонту. Близько 2% довжини причального фронту перебуває в аварійному стані та не експлуатується [4, с. 122]. Слід додати, що майже 80% портових огорожувальних споруд побудовані 50-100 років тому і тільки 20% – мають вік 20-30 років. Потребує ремонту або повної реконструкції 70% площі відкритих складських площадок, у першу чергу у портах, які здійснюють перевантаження багатотоннажних контейнерів і навалочних вантажів відкритого зберігання. Бракує закритих складів зі спеціальним обладнанням для зберігання харчових продуктів, а також хімічних вантажів тощо. Також проблемою є не використання або погане використання в роботі останніх досягнень логістики, що звичайно збільшує видатки підприємств та зменшує їх рентабельність. Зокрема у Європі широко використовується поняття «логістика сервісного відгуку» (SRL), що визначається як процес координації логістичних операцій, необхідних для надання послуг найефективнішим щодо витрат і задоволення запитів споживачів способом.

SRL – підхід є найчастіше основним стратегічним елементом менеджменту багатьох закордонних фірм, які надають послуги, у тому числі, портові. В той самий час обслуговування в українських портах є найдорожчим на Чорноморському узбережжі. Це пояснюється тим, що Україна – єдина держава, де з радянських часів практично не відбулись реформи в «портовій» сфері. Кабінет міністрів та його структури, як і раніше, встановлюють «портові» тарифи на свій розсуд. На відміну від України, уряди сусідніх Румунії та Росії кілька років тому кардинально зменшили портові тарифи та збори, що посилює позиції і портів, і місцевих експортерів. Нині обсяги румунських та російських

тарифів в 2-3 рази нижчі за українські. Наприклад, захід стандартного контейнеровоза до Констанци (Румунія) коштує близько 19 тис. дол., до Новоросійська (РФ) – 21 тис., в той час як до Одеси – майже 45 тис. дол.

Здешевлення послуг конкурентів призвело до стрімкої втрати вантажопотоків українськими портами. Так, найбільші вітчизняні морські порти – Одеса, Іллічівськ та Южний – за рік разом перевозять лише 57 млн. тонн вантажів, в той час як їхні головні конкуренти – Новоросійськ та Констанца – перевантажують за рік відповідно 117 млн. та 48 млн. тонн.

Крім того, активізували свою діяльність польський Гданськ, російський Таганрог та порти країн Балтії. Через високі збори та тарифи в українських портах міжнародні перевізники уникають включення України в свої регулярні транзитні маршрути, бо це їм невигідно. Таким чином, конкурентоспроможність українських портів, при постійному і цілеспрямованому розвитку зарубіжних портів, поступово знижувалася протягом останніх 5-10 років. Це не дозволило Україні зайняти відповідний її географічним можливостям сегмент на світовому ринку з переробки вантажів у морських торговельних портах [5]. У 2013 році основна частина переробки вантажів у морських портах (причалах) виконувалася в Одеській, Миколаївській та Донецькій областях.

Отже, саме Одеський регіон є лідером вітчизняної портової галузі. Проте портам Одеського регіону також притаманні загальнодержавні та локальні чинники їхньої низької конкурентоспроможності на міжнародному рівні: низький рівень комп'ютеризації та автоматизації вантажних робіт; недостатнє забезпечення терміналів сучасною перевантажувальною технікою; відсутність необхідної кількості сортувальних ділянок для розміщення суднових партій контейнерів, що прибувають у порт або відправляються з нього; відсутність належної взаємодії з суміжними видами транспорту (залізничним, автомобільним, річковим). Задля отримання конкурентних переваг портам Одеського регіону, насамперед, необхідно перейти до формату «портів третього покоління». За кордоном однією з основних функцій портів стало забезпечення різноманітних зв'язків між суб'єктами ринку транспортних послуг, а також

споживачами і виробниками перевезених вантажів. У зв'язку з цим в останні десятиліття в них розвиваються найрізноманітніші галузі економіки – не тільки транспорт, але й промисловість, постачання, торгівля, експедиторські, сюрвейерські, митні та інші послуги. Відтак, багато закордонних морських портів третього покоління, наприклад, Гамбург чи Роттердам, можна назвати логістичними центрами з розподілу вантажів. При збільшенні вантажообігу портів Одеського регіону важливим параметром виступає час виконання певних операцій.

У цьому контексті, у якості конкурентних переваг, можна розглядати можливість швидкої очистки техніки при частій зміні завантажувального продукту чи використання в комплексі стаціонарних пневматичних вібророзвантажувачів, що дозволяють у кілька разів скоротити час вивантаження сипучих продуктів і, відповідно, зменшити час простою вагонів. Якщо продовжувати тему технічного переоснащення, у рамках програми модернізації та розвитку виробничої бази України потрібно створити комплекси для приймання імпорتنих енергоносіїв, у тому числі реконструювати Одеську нафтогавань, збудувати екологічно чисті спеціалізовані комплекси в портах Іллічівську та Южному, закупити перевантажувальну техніку підвищеної вантажності для терміналів, що обслуговують 20-футові контейнери міжнародного стандарту. Це, в свою чергу, потребує значних інвестицій. Інвестування в об'єкти портової інфраструктури здійснюється на основі окремих договорів. У якості останніх можуть виступати договір концесії, договір про спільну діяльність, договір оренди та інші види інвестиційних договорів. Найбільш перспективною з означених форм вважається концесія – форма партнерства держави та приватного капіталу є одним з найважливіших способів підвищення ефективності інфраструктури, який дозволяє швидко залучати значні інвестиції в економіку. Держава поступово відмовляється від неефективних методів господарювання, передаючи функції управління державною власністю приватному сектору, який, користуючись державними гарантіями, надає свій досвід, знання (ноу-хау), здійснює капіталовкладення і мінімізує ризик [6, с. 31].

Компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України та інвесторами. Згідно з Законом України «Про морські порти України» [7] інвестування в стратегічні об'єкти портової інфраструктури може передбачати ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво таких об'єктів. Джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються адміністрацією морських портів України, та інші джерела. Відтак, портовій галузі необхідна певна допомога з боку держави. В першу чергу, Кабінет міністрів має збалансувати тарифну політику, щоб повернути вітчизняним портам конкурентоспроможність, а Україні – втрачені вантажопотоки. Також необхідно встановити ставки зборів, які були б конкурентоспроможними в порівнянні з іноземними портами Чорного моря. Ці тарифи мають бути єдиними для всіх державних морських портів та розташованих у них терміналах і причалах усіх форм власності та галузевого підпорядкування. Саме ціна на обслуговування може стати вирішальною конкурентною перевагою в умовах подолання наслідків світової фінансової кризи. В цьому напрямку вже зроблено певні кроки. Так, наказом Міністерства інфраструктури України «Про розміри знижок до граничних акордних ставок плати за виконання навантажувально-розвантажувальних робіт з транзитними вантажами в портах України на 2012 р.» затверджено знижки в розмірі 30% до граничної акордної ставки плати, передбаченої за виконання таких робіт, надання яких дасть змогу не лише зберегти існуючі, а й залучити додаткові транзитні вантажопотоки.

Надання знижок сприятиме створенню робочих місць для портовиків, дозволить збільшити надходження до Держбюджету. Крім того, необхідно розробити дієві механізми державно-приватного партнерства. В останні роки приватні термінали ведуть цілком успішну конкуренцію з державними, у державних портах ефективно працюють стивідорні компанії. Наприклад, адміністрація ДП МТП «Одеса» і компанія-оператор контейнерного терміналу

«ГПК Україна» (дочірня фірма німецького концерну HHLA) підписали меморандум про паритетне інвестування будівництва глибоководного терміналу «Карантинний мол» в Одеському порту. На сьогодні тривають підготовчі роботи з облаштування південного та північного берегоукріплень, заповнення причалу піском та з'єднання нової території терміналу з уже існуючою територією [8]. На місцевому рівні розвиток портового господарства повинен здійснюватись у відповідності зі «Стратегією розвитку Одеської області на період до 2020 року», де регіон бачиться як сучасний виробничий комплекс, спроможний розвивати та задовольняти внутрішні потреби, нарощувати експорт конкурентоспроможної продукції та послуг, збільшувати виробництво наукоємної промислової продукції на основі максимального використання сприятливих умов та переваг геополітичного положення регіону, глибоко аналізувати та раціонально використовувати економічний, науковий, трудовий потенціал.

Особливим фактором, що впливає на розвиток і зростання портів Одеського регіону, може стати глибоководний судновий канал «Дунай – Чорне море». Необхідність його реалізації обумовлена декількома позиціями: інтеграційними процесами в Євразійському просторі, визначенням експертами Європейського Союзу 7-го водного Міжнародного транспортного коридору як найбільш пріоритетного в напрямку Схід – Захід, традиційними торгово-економічними зв'язками країн Європи в районі Дунайського басейну. Крім цього, головна перевага каналу «Дунай – Чорне море» полягає в можливості двобічного руху судів у цілодобовому режимі протягом усього року [9].

З інституційної точки зору, певні конкурентні переваги портам Одеського регіону може надати створення Чорноморського кластера. Це обумовлюється наступними чинниками.

По-перше, вигідне економіко-географічне розташування регіону та його високий транзитний потенціал, що сприяє розвитку транспортно-логістичної інфраструктури.

По-друге, наявні обсяги вантажообігу портів означеного регіону.

По-третє, значний науковий потенціал, представлений науково-дослідними та проектно-конструкторськими інститутами та вищими навчальними закладами, які займаються дослідженнями в галузі морського транспорту.

По-четверте, значна зосередженість на території регіону відповідних інституційних структур. В Одеській області розташовані Асоціація портів України «Укрпорт» (м. Одеса), секретаріат Міжнародної асоціації судновласників Чорноморського регіону (BINSА), Дирекція Міжнародної Асоціації портів Чорного та Азовського морів (BASPA), Асоціація морських агентств України (м. Одеса), Асоціація «Союз портових операторів» (м. Одеса) та деякі інші організації морегосподарського комплексу.

Морський кластер має охоплювати компанії різноманітних морських секторів. Так, наприклад, морський кластер Шлезвіг-Гольштейн (Німеччина) поєднує: рибальство, суднобудування, вантажні та пасажирські морські перевезення, виробництво суднового та портового обладнання, будівництво гідротехнічних берегових споруд, отримання «чистих» видів енергії, офшорні конструкції, інформаційні технології, морський туризм [10, с.180]. Отже, й до Чорноморського кластера доцільно включити не тільки підприємства і організації портової діяльності, а й підприємства рекреаційної, туристичної галузі, судноплавні компанії, наукові установи та вищі навчальні заклади, які здійснюють підготовку фахівців з морських спеціальностей.

В Україні всі морські торговельні порти є державними підприємствами, а їхнє керування здійснює Адміністрація морських портів України. Кожен з портів має відповідну спеціалізацію, а деякі – тісно пов'язані з вантажопотоками окремих фінансово-промислових груп. Отже, логістичне підприємство «ДСВ логістика» не бачить сенсу конкурувати за внутрішній ринок з вітчизняним портам. Тому основна конкурентна боротьба точиться з портами Росії, Румунії, Туреччини. На жаль, в останні роки Україна втрачає свої конкурентні позиції у боротьбі за міжнародні вантажопотоки у Чорноморському регіоні. Означену ситуацію обумовлює низка зовнішніх (політична нестабільність, загальні кон'юнктурні тенденції світового ринку вантажних перевезень) та внутрішніх

(неефективна тарифна політика) чинників. Найбільш конкурентоспроможними з українських портів наразі є Іллічівськ, Одеса та Южний або «порти Великої Одеси». Саме на їхній базі є можливість зміцнювати конкурентні переваги вітчизняного портового господарства. Інституційне середовище задля цього може забезпечити створення Чорноморського кластера. Проте, для успішного розвитку морських торговельних портів Одеського регіону необхідно, насамперед, здійснити певні кроки щодо їхньої реконструкції відповідно до вимог світового ринку. Особливо це стосується сегменту контейнерних перевезень. Окреме питання – це тарифна політика.

За показниками цінової конкурентоспроможності вітчизняні порти програють портам не тільки Румунії і Росії, але й Балтійських країн. У цьому контексті для подальших досліджень ключового значення набувають механізми державно- приватного партнерства, які будуть використані у портовій галузі. Наразі, найбільш перспективними формами такої співпраці вважаються концесія та спільна діяльність.

Пропускна здатність морських і річкових акваторій практично не обмежується, що дає унікальну можливість створювати морські транспортні засоби абсолютно будь-якої вантажопідйомності і місткості (в залежності від масогабаритних характеристик передбачуваного до перевезення вантажу). В окремих випадках, така велика вантажопідйомність може досягати показників в кілька сотень тисяч тонн. Для інших же видів транспорту подібні вантажі можуть виявитися непосильними. Переміщення вантажів морем дозволяє мінімізувати можливі ризики і незручності. Єдине, на що варто звернути увагу - це пропускна здатність каналів, портів та інших штучних споруд.

Варто відзначити, що досить привабливою є і собівартість морських вантажоперевезень. До того ж, як уже зазначалося вище, їх можна здійснювати абсолютно на будь-якій відстані - вони не будуть обмежені закінченням автомобільної дороги або залізничного полотна, як це може статися у випадку з наземними видами вантажоперевезень. І коштувати вони будуть незрівнянно дешевше авіаперевезень вантажів. Та й не всякий «негабаритний» і великий

вантаж можна завантажити на борт літака або платформу поїзди, чого не можна сказати про морських вантажоперевезеннях.

Міцність котейнерів дозволить зберегти товар в цілісності і забезпечить безперешкодне перевантаження товару, в разі, якщо його необхідно доставити з портового міста до кінцевого місця призначення. Згідно зі статистикою, під час морських контейнерних перевезень зафіксовано найменшу кількість страхових випадків.

Чіткий графік курсування суден робить морські перевезення прогнозованими. У разі, якщо немає можливості чекати повного завантаження судна, існують менші кораблі, які йдуть паралельним курсом і можуть взяти на себе невеликі партії товару. Це економить ресурси, оскільки не потрібно оплачувати складські послуги і т.д .

Проте, поряд зі своїми перевагами морські вантажоперевезення мають і особливості, які важливо брати до уваги, вибираючи даний вид транспорту.

По-перше, це порівняно невелика швидкість пересування. Шлях контейнера може розтягнутися на 35-45 днів. По-друге, є залежність від метеоумов (обмежені навігаційним періодом в південних і північних широтах). По-третє, відсутність можливості доставки вантажу безпосередньо до місця призначення (від порту його в будь-якому випадку доведеться транспортувати або автомобільним, або залізничним транспортом).//

Ключовими факторами при виборі постачальників послуг є комерційні умови, репутація компанії, компетентність в питаннях перевезення, цінова політика, терміни перевезення товару, загальний стан машин (використання власних машин вплине на вартість і терміни доставки, її надійність). Важливо звертати увагу на гарантійні зобов'язання та на географію компанії, в які міста здійснюється доставка. Компанії-логісти, які працюють в даній галузі давно, часто самі займаються митної документацією, тому при зверненні до таких компаній клієнт заощаджує частина коштів.

У висновках експертів Всесвітнього банку багато невтішного: транспортна інфраструктура України не використовується на повну потужність, рівень



сервісів і транспортних мереж набагато нижче світових стандартів, витрати користувачів на логістику занадто високі. За підсумками 2016 року Україна посіла 80-е місце з 160 в глобальному індексі ефективності логістики.

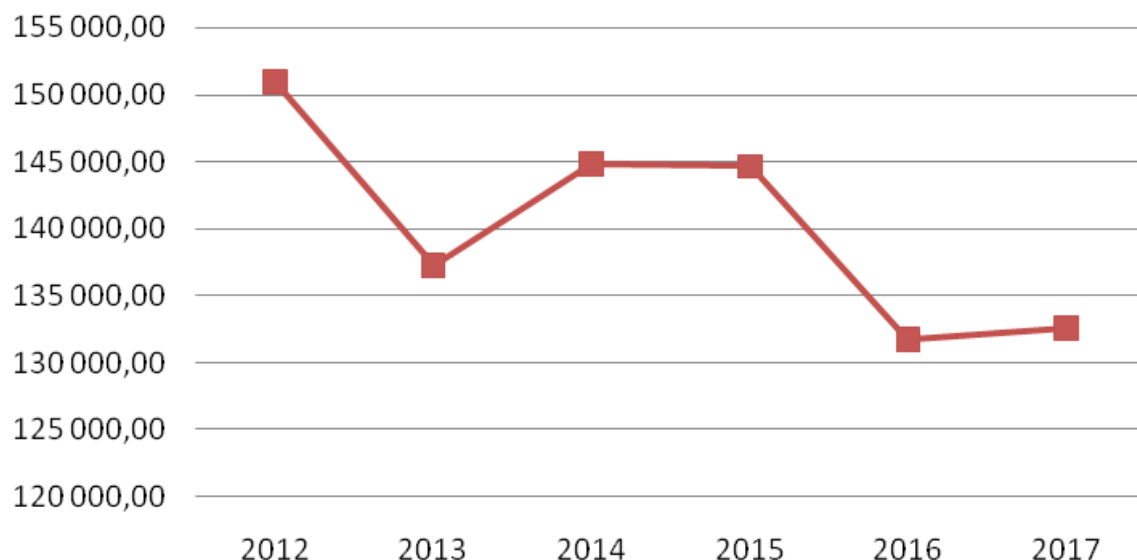


Рис. 3.1. Обсяги переробки вантажів компаніями в морських портах, тис.т

У 2017 році вантажообіг в морських портах України протягом усіх 12 місяців року зберігав позитивну динаміку. Про це свідчать оперативні дані Адміністрації морських портів України (рис. 3.1).

Із січня по грудень минулого року морські порти України обробили 132,9 млн т вантажів, що на 0,9% більше показників 2016 року. Проте все одно рівень 2012 року залишається поки недосяжним.

Найбільше навантаження у 2017 році, як і в 2016 році припадало на такі морські порти: «Південний», Одеський та Миколаївський (рис. 3.2).

При цьому найбільше вантажів обробив порт Південний - 41,889 млн тонн, збільшивши перевалку на 6,6% в порівнянні з 2016 роком. Порт Одеса - 24,12 млн тонн, Миколаїв - 23,533 млн тонн і Чорноморськ - 17,633 млн т.

Обсяг перевалки імпортованих вантажів в 2017 році виріс на 29,1% в порівнянні з 2016 роком - до 20,6 млн тонн, експортних - знизився на 1,4% і склав 98,8 млн т.

У структурі імпорту найбільший приріст - у 6 разів - припав на хімічні і мінеральні добрива - з 20,7 тис тонн в 2016 році до 123,6 тис тонн в 2017. Також

високий приріст вантажообігу показує вугілля, обсяг перевалки якого виріс на 64,2 % в порівнянні з 2016 роком і склав 6,1 млн тонн.

У перевалки експортних вантажів значну частку займає зерно - майже 38 млн тонн і продукція металургії - 33 млн тонн. При цьому експорт рослинних олій збільшився до 5,2 млн тонн (приріст на 19,5% в порівнянні з 2016 роком).

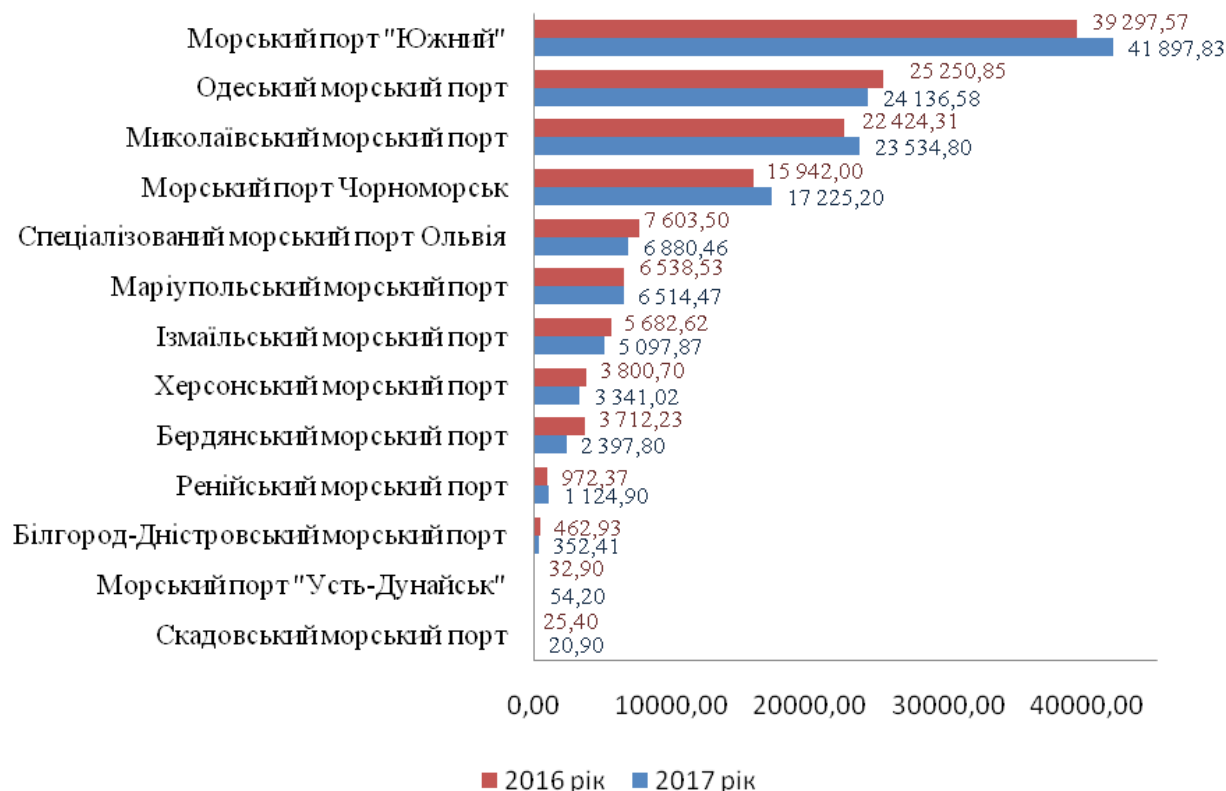


Рис. 3.2. Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах, тис.т

Обсяг обробки транзитних вантажів збільшився на 14% до 11,778 млн тонн, а загальний обсяг контейнерної перевалки виріс до майже 602 тис TEU.

Морські порти України за підсумками роботи в січні-лютому 2018 року перевалили 20,5 млн тонн вантажів, що на 4,6% більше в порівнянні з аналогічним періодом 2017 року. Про це свідчать оперативні дані Адміністрації морських портів України (АМПУ).

Перевалка імпортованих вантажів збільшилася на 24,4% до 3,5 млн тонн. Зокрема, імпортованого вугілля перевантажено 1 млн тонн (+ 26,6%), рудних вантажів - 1,1 млн тонн (+ 8,7%), масла - 0,05 млн тонн (+ 89,2%). Знизився потік нафти - 0,08 млн т (-1,8%) і нафтопродуктів - 0,07 млн т (-23,5%).

Перевалка експортних вантажів в морпортах України склала 14,9 млн тонн, що на 3,4% менше в порівнянні з січнем-лютим 2017 року. Зростання показників зафіксовано у чорних металів (+ 8% до 2,8 млн тонн), в той час як перевалка зерна незначно знизилася (-1,3% до 5,9 млн тонн).

Морські контейнерні перевезення – один з найдавніших способів транспортування вантажів. 60% всіх морських вантажів і 90% вантажів, що транспортуються в оригінальній упаковці- контейнерні.

### **3.2 Основні проблеми відділу морської логістики «ДСВ логістика»**

Морський транспорт є найважливішою частиною світової транспортної системи і йому належить основна роль у міжконтинентальному обміні товарами, він є самим масовим і дешевим завдяки високій продуктивності, вантажопідйомності, невеликій кількості персоналу і низькій собівартості.

Значне і динамічне підвищення світових цін на нафту спричинило суттєві зміни в ціновій політиці на паливо для морського транспорту.

Для вантажного флоту частка вартості палива в загальних експлуатаційних витратах за рейс становила близько 50%, залежно від дальності плавання судна, його швидкості і ринкової ціни тонни палива для головного двигуна (важке чи дизельне) та допоміжних механізмів на ходу та стоянці (звичайно дизельне).

В другій половині минулого року ціни на паливо зросли майже вдвічі, що призвело до значного збільшення рейсових експлуатаційних витрат та до зменшення рентабельності перевезень і окупності суден, що відповідним чином, але неоднозначно вплинуло на величину фрахтових ставок [79, 80].

Якщо ставка фрахту для одного напрямку перевезення вантажів погоджена, то для всіх інших напрямків вона знаходиться автоматично, згідно з чіткими функціональними залежностями, відповідно до таких факторів, як питомий вантажний об'єм і вид вантажу, додаткові витрати судновласника при перевезенні даного вантажу, норми завантаження – вивантаження тощо.

Численні витрати судновласника залежать від чітко визначених комерційних умов роботи конкретного судна. Портові збори і стивідорні витрати по видам вантажу визначаються ставками конкретних портів і комплексів по перевантажуванню – це індивідуальні ціни [81].

Витрати на паливо, які є основними в будь-якому рейсі, зараз стають домінуючими.

Фрахтова ставка, тобто вартість перевезення однієї тонни вантажу, включає в себе тайм-чартерний еквівалент (за ходовий і стояночний час), рейсові витрати судновласника і загальні витрати на паливно-мастильні матеріали, які є основними.

$$\Phi C = \frac{TЧЕ * (T_{ход} + T_{ст}) + V_{рейс} + Ц_{п} + П_{доба} * T_{ход}}{В_{вантаж}}, \quad (3.1)$$

де  $\Phi C$  – фрахтова ставка, дол/тонну;

$TЧЕ$  – тайм-чартерний еквівалент, дол/добу;

$T_{ход}$ ,  $T_{ст}$  – ходовий і стояночний час, діб;

$V_{рейс}$  – рейсові витрати судновласника, дол;

$Ц_{п}$  – ціна палива, дол/тонну;

$П_{доба}$  – добові витрати палива, т/добу.

$В_{вантаж}$  – загальна кількість вантажу, тонн.

Рейсові витрати судновласника, пов'язані з переробкою вантажів (стивідорні), заходом судна в порти при оплаті різноманітних зборів та виплат, а також пов'язані з походженням каналів (наприклад, підходу з Дніпровського лиману до порту Херсон) при розрахунку ставки фрахта можна визначити наступним чином:

$$V_{рейс} = B_c + B_{п} + B_k \quad (3.2)$$

де  $B_c$  – стивідорні витрати, що залежать від умов чартеру. Якщо їх несе судновласник, то вони визначаються добутком стивідорної ставки ( $r_{ст}$ ) на кількість вантажу ( $B_{вантаж}$ ), тобто:

$$B_c = r_{ст} \cdot B_{вантаж} \quad (3.3)$$

$V_n$  – сума витрат судновласника по портах заходу (за даними дисбурсментських рахунків;

$V_k$  – сума витрат судновласника за користування судном для проходів судноходними каналами (даними дисбурсментських рахунків).

Фрахтові ставки – це традиційний рівень цін, який встановлюється судновласниками на конкретних напрямках перевезення (тобто залежить від відстані та кількості перевезеного вантажу), і при збільшенні цін на паливо вони збільшуються дещо із запізненням.

Якщо розглянути фрахтові ставки морських перевезень в регіонах Чорного та Середземного морів за останні вісім місяців, то видно, що вони в значній мірі залежать від ціни на паливо та інших показників, згідно з формулою 3.1.

Фрахтові ставки на перевезення аміачної селітри по маршруту Іллічівськ – Гібралтар за період з липня 2016 року по лютий 2017 року, як показано на рис. 3.3, мають повну кореляцію з цінами на паливо за відповідний період, з відповідним запізненням.

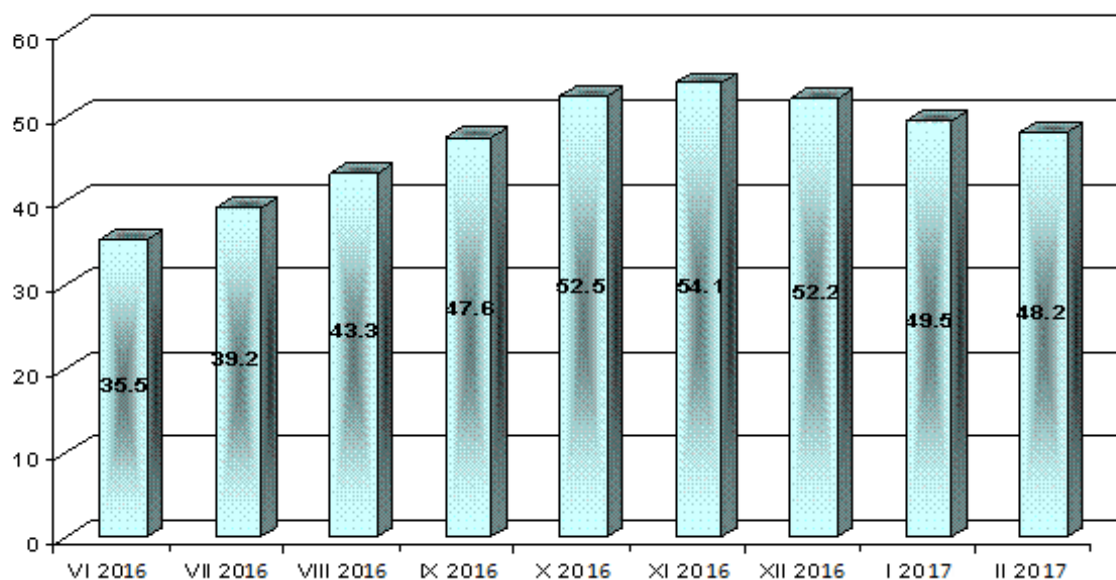


Рис. 3.3. Фрахтові ставки на перевезення селітри по маршруту Іллічівськ-Гібралтар, \$/тонна

Фрахтові ставки на перевезення аміачної селітри по маршруту Іллічівськ – Александрія за період з липня 2016 року по лютий 2017 року (рис. 3.3), за своєю динамікою відповідають залежності формули 3.1.

Відстань від портів Чорного моря до порту Гібралтар майже вдвічі більша ніж до порту Александрія, що суттєво впливає на величину фрахтових ставок і відповідно на характер їх зміни, в залежності від зміни основних факторів відповідно до формули 3.1.

Фрахтові ставки з Херсона, Миколаєва та Керчі практично не відрізняються, а характер їх змін аналогічний.

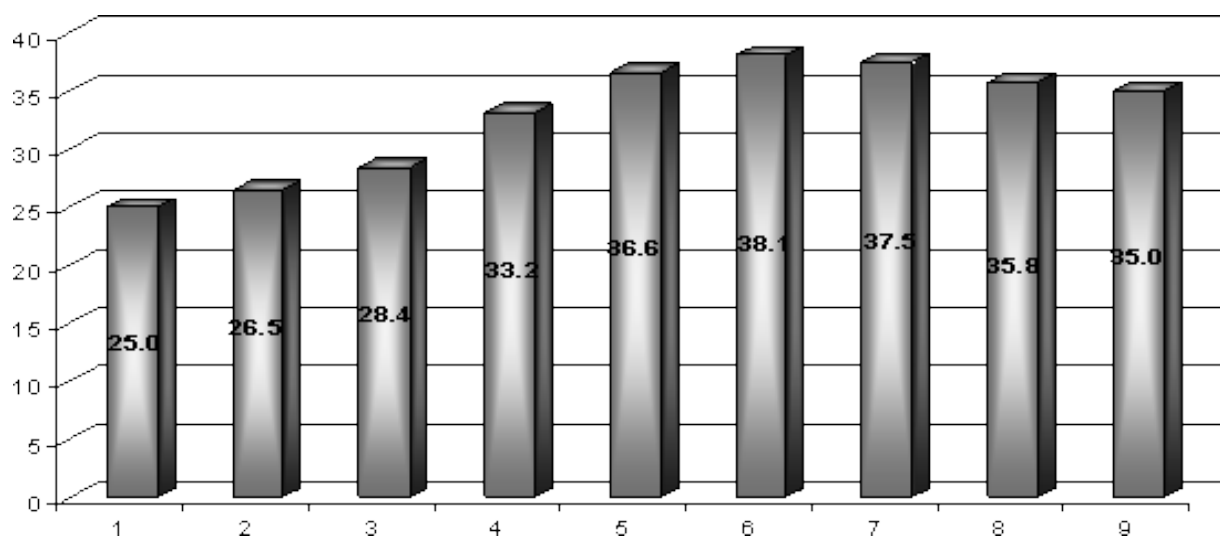


Рис. 3.4. Фрахтові ставки (\$/тонна) на перевезення селітри по маршруту Іллічівськ-Александрія

Індивідуальні характеристики конкретних суден не впливають на ринкову ціну перевезень, але обумовлюють різний прибуток судновласнику, тобто при одному і тому ж стані фрахтового ринку прибуток власника судна з підвищеними витратами палива буде меншим ніж у власника судна з економічним двигуном.

Визначимо напрями підвищення ефективності використання суден типу "Jenny".

Для можливих рейсів балкера типу "Jenny" з портів Чорного в порти Середземного моря були проведені аналогічні розрахунки для маршрутів Керч - Гібралтар, Херсон - Гібралтар, Миколаїв - Гібралтар, Керч -Александрія, Херсон - Александрія, Миколаїв - Александрія та Іллічівськ -Александрія.

Відповідно, для кожного з вказаних рейсів були свої вихідні дані, за винятком параметрів спільних для всіх рейсів. Для кожного рейсу окремо

бралась відстань між портами навантаження та вивантаження, а відповідно мінялись запаси на початок рейсу, і як результат загальна кількість вантажу.

Фрахтова ставка з усіх портів Чорного моря в порт Гібралтар залишалась однаковою і складала 48,2 долара за тонну вантажу аміачної селітри. Аналогічно фрахтова ставка з усіх портів Чорного моря в порт Александрія залишалась однаковою і складала 35 доларів за тонну вантажу.

Вказані фрахтові ставки спеціально не розраховувались, а були взяті середні значення з біржових та інших інформаційних матеріалів, джерел та довідників, станом на початок лютого 2017 року.

Найбільш важливими з отриманих показників є рентабельність роботи судна, окупність капітальних витрат, прибуток за рейс та відношення собівартості перевезень однієї тонни вантажу аміачної селітри до відповідної фрахтової ставки.

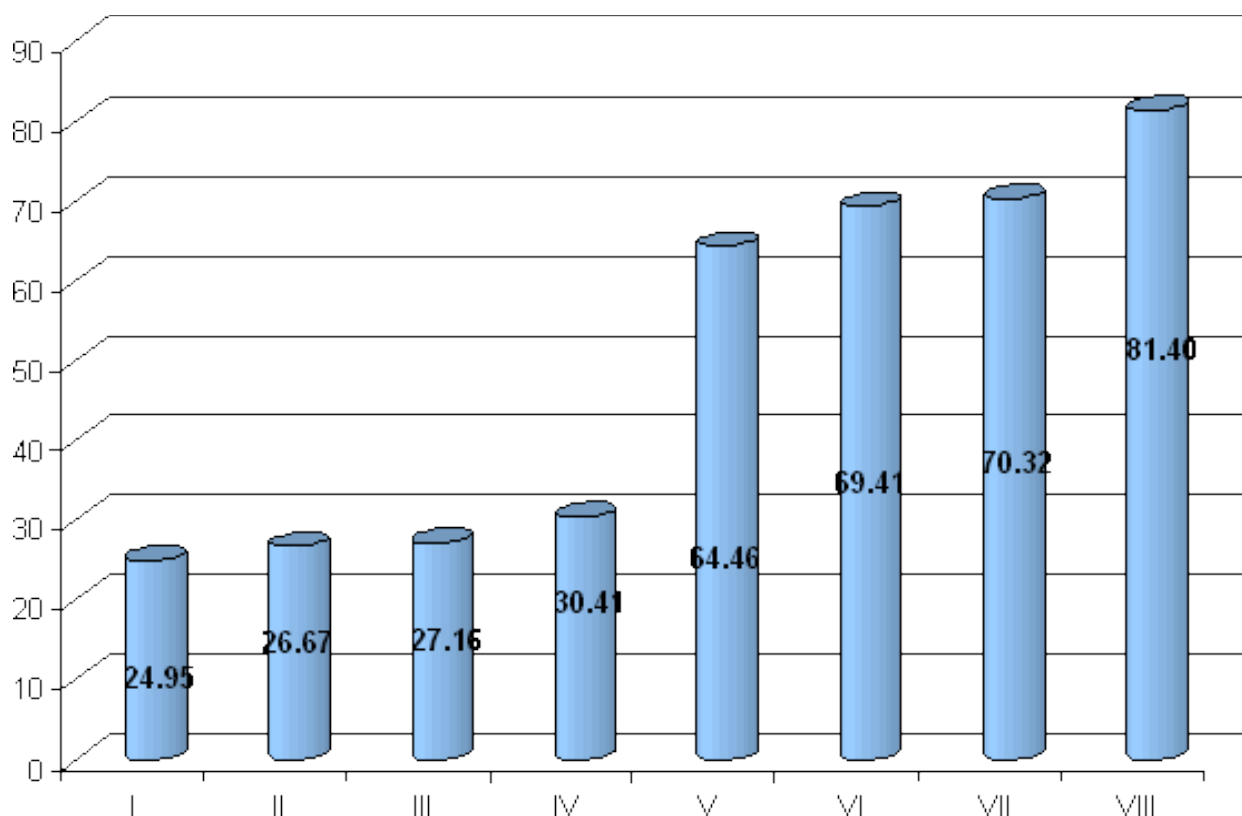


Рис. 3.5. Рентабельність перевезень по даним маршрутам, %

(I – Керч-Гібралтар; II – Херсон-Гібралтар; III – Миколаїв- Гібралтар; IV – Іллічівськ-Гібралтар; V – Керч-Александрія; VI – Херсон-Александрія; VII – Миколаїв-Александрія; VIII – Іллічівськ-Александрія)

Розглянемо показники рентабельності роботи судна по всім розрахованим маршрутам. Ці результати зведені в діаграму на рис. 3.5.

Як видно по представленим результатам, найбільший рівень рентабельності отримуємо на маршрутах Іллічівськ-Гібралтар – 30,41% , та Іллічівськ-Александрія - 81,40%. Рівень рентабельності інших рейсів в порт Александрія більше ніж удвічі перевищує рівень рентабельності при виконанні рейсів у порт Гібралтар.

Окупність капітальних витрат експлуатації судна типу "Jenny" в роках для всіх розглянутих варіантів маршрутів показана на рис. 3.6.

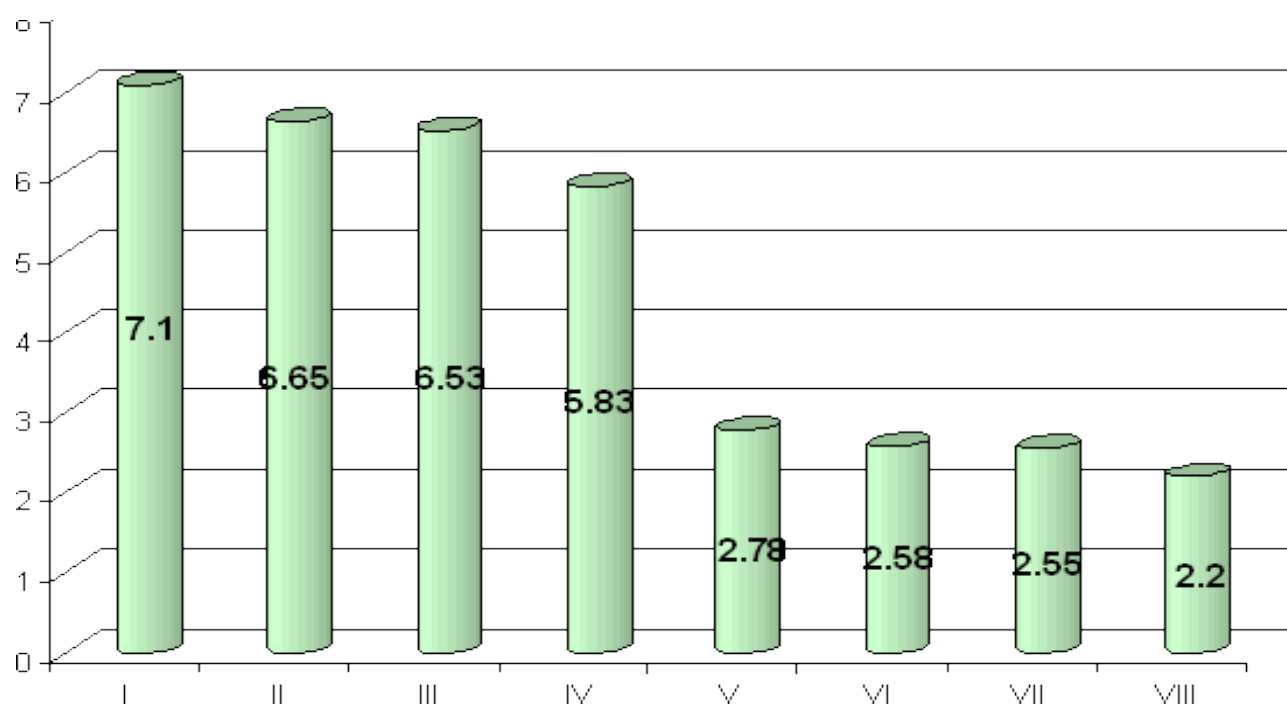


Рис. 3.6. Окупність капітальних витрат, роки

(I – Керч-Гібралтар; II – Херсон-Гібралтар; III – Миколаїв- Гібралтар; IV – Іллічівськ-Гібралтар; V – Керч-Александрія; VI – Херсон-Александрія; VII – Миколаїв-Александрія; VIII – Іллічівськ-Александрія)

Найменший період окупності капітальних витрат судна на маршруті Іллічівськ - Александрія складає 2,2 роки, звідси при виконанні всієї кількості запланованих рейсів, а найменший період окупності капітальних витрат на маршруті в порт Іллічівськ - Гібралтар складає 5,83 роки.

Варто відмітити, що срок окупності капітальних витрат експлуатації судна типу "Jenny" по маршруту в порт Александрія з усіх розглянутих портів Чорного



моря відрізняється незначно, найбільша різниця становить 0.58 року. Але для рейсів з портів Чорного моря в порт Гібралтар це значення вже більш суттєве і становить 1,27 року. Окупність капітальних витрат до вказаних портів з портів Херсона та Миколаєва практично однакова.

Розглянемо прибуток за рейс по всім розрахованим маршрутам. Результати для порівняння зведено і представлено у вигляді діаграми, що на рис. 3.7.

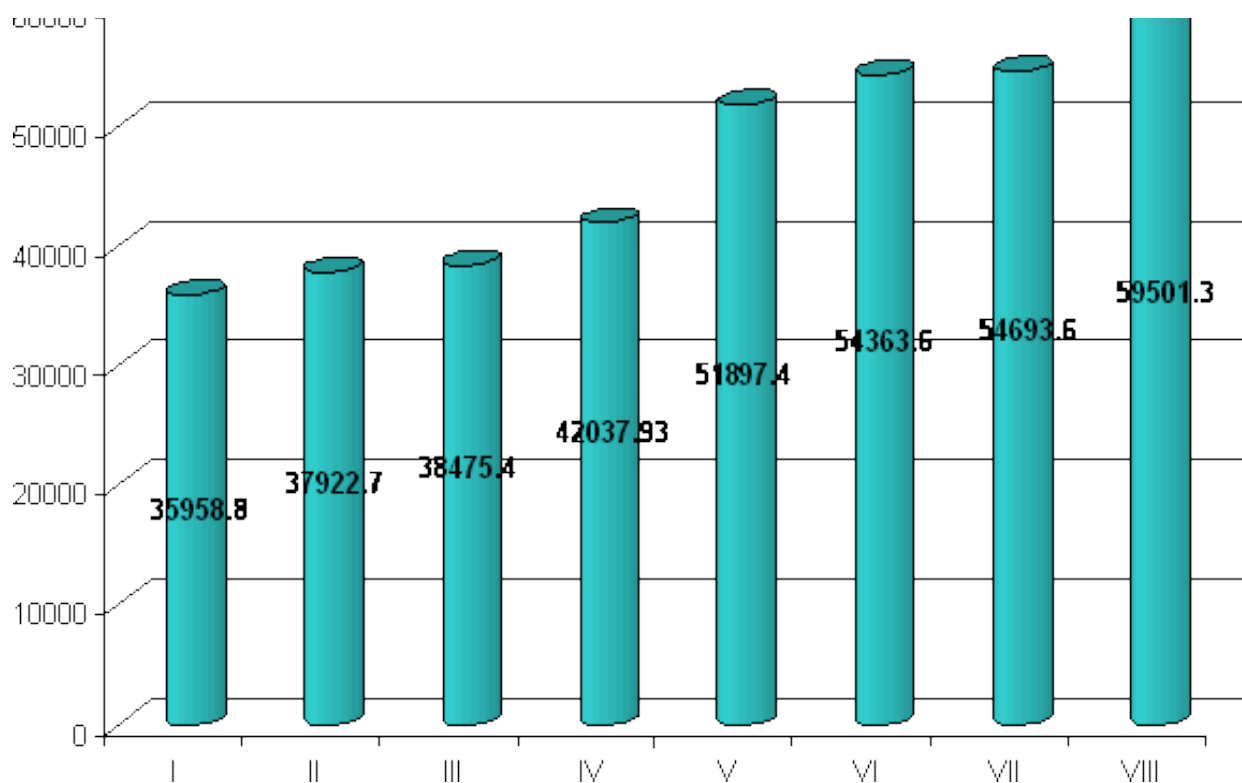


Рис. 3.7. Прибуток за рейс, доларів

(I – Керч-Гібралтар; II – Херсон-Гібралтар; III – Миколаїв- Гібралтар; IV – Іллічівськ-Гібралтар; V – Керч-Александрія; VI – Херсон-Александрія; VII – Миколаїв-Александрія; VIII – Іллічівськ-Александрія)

Найбільший прибуток отримуємо виконуючи рейс порт Іллічівськ – Александрія, це становить 59 501,3\$, та на маршруті порт Іллічівськ – Гібралтар – 42 037,93\$.

Найбільша різниця у величині прибутку при виконанні рейсу з портів Чорного моря в порт Александрія буде 6 079,16\$, а на маршруті в порт Гібралтар – 7 603,9\$.

Оскільки в першому варіанті різниця становить 14,5%, а в другому майже 12,8% це може мати вирішальне значення при виборі найбільш сприятливого маршруту.

Собівартість перевезення 1 т вантажу у порівнянні з фрахтовою ставкою представлено на рис. 3.8.

Зрозуміло, чим більша між ними різниця тим більший прибуток можна отримати з рейсу. Діаграма, представлена на рис. 3.8, фактично відображає результати по прибутку за рейс, представлені на рис. 3.7. Але з огляду на те, що фрахтові ставки можуть змінюватись в залежності від кон'юнктури ринку, вартості палива тощо, співвідношення між собівартістю перевезення 1 т вантажу та фрахтовою ставкою може бути своєрідним показником прибутковості та ефективності запланованого рейсу.

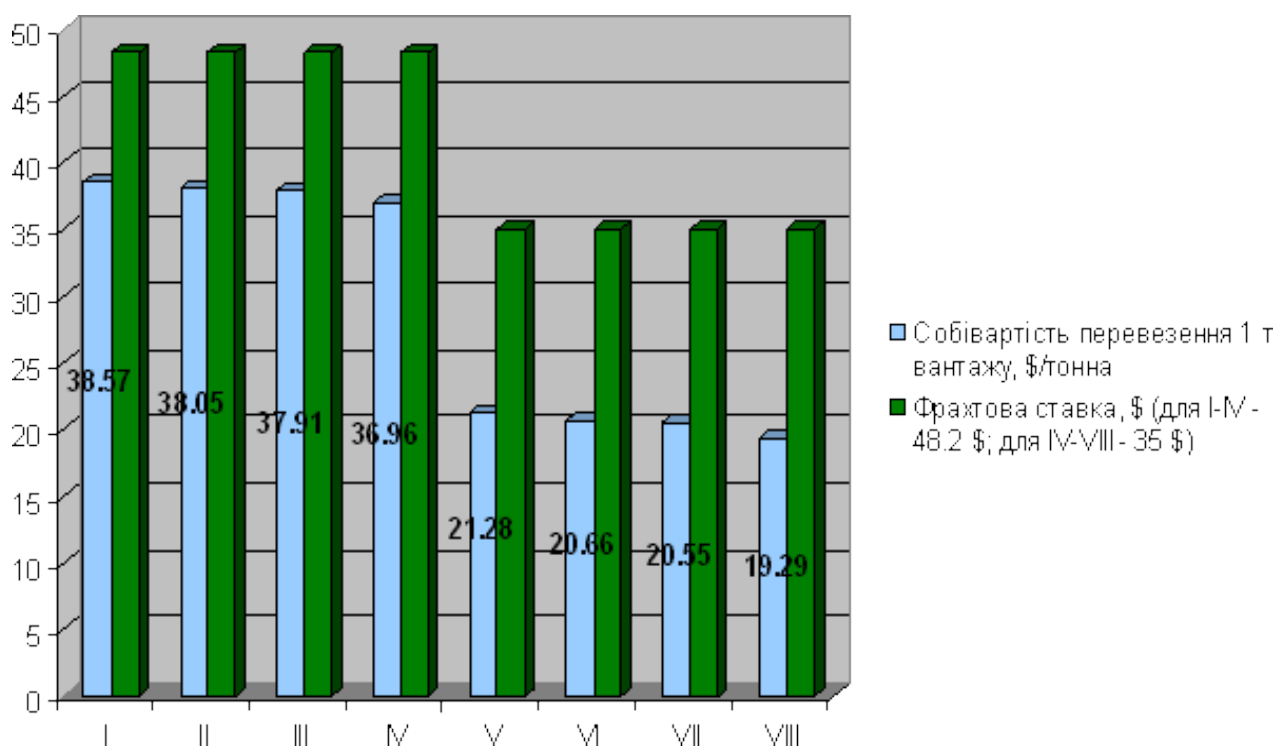


Рис. 3.8. Собівартість перевезення 1 т вантажу та фрахтова ставка

(I – Керч-Гібралтар; II – Херсон-Гібралтар; III – Миколаїв- Гібралтар; IV– Іллічівськ-Гібралтар; V – Керч-Александрія; VI – Херсон-Александрія; VII – Миколаїв-Александрія; VIII – Іллічівськ-Александрія)

Найбільш вигідним для розрахованих маршрутів є рейс Іллічівськ-Александрія, для якого вказаний показник становитиме 1,814, а для другого варіанту рейс Іллічівськ-Гібралтар з показником – 1,304. Різниця між

максимальною та мінімальною собівартістю в першому випадку складає 4,1%, а в другому – 9,6%.

Проаналізувавши техніко-економічні показники роботи судна типу "Jenny" при виконанні маршрутів з вантажем аміачної селітри з портів Чорного моря в порти Александрія та Гібралтар можна зробити висновок, що при будь-яких варіантах виконання рейсів в західну, східну чи центральну частину Середземного моря найбільш раціональним буде вибір порту Іллічівськ, як порту завантаження.

Для підвищення ефективності використання суден типу "Jenny", зважаючи величину їхньої вантажопід'ємності та швидкості, на основі проведеного аналізу логістичних схем, видно, що найбільш сприятливими будуть рейси на відстань близько тисячі миль. Звісно, якщо мова йде про рейси в регіон Середземного моря, а не про каботажні рейси.

Окрім порту Александрія в Єгипті можливі поставки в Порт Саїд, а також на півдні Середземного моря в Лівійські порти Бенгазі та Тріполі. На сході це можуть бути порти Хайфа (Ізраїль), Бейрут та Латакія (Ліван), а також турецькі порти Іскандерун та Ізмір. На півночі Середземного моря це порти Месіна та Барі (Італія), Пірей (Греція), а також порти південної частини Адріатичного моря.

Ефективність використання суден типу "Jenny" можна значно підвищити, якщо зменшити переходи судна в баласті. Технічні характеристики такого типу суден дозволяють швидко завантажити попутні генеральні чи насипні вантажі, доставка яких в порти Чорного моря, а в першу чергу в порти України, принесе відносно значний прибуток.

Таким чином, для підвищення ефективності використання суден типу "Jenny" можна впевнено рекомендувати наступні заходи:

1. Завантаження судна проводити в порту Іллічівськ.
2. Рейси виконувати в північно-східну та південно-східну частинах Середземного моря.
3. Зменшити кількість переходів в баласті.

### **3.3 Пріоритетні заходи щодо удосконалення морських вантажних перевезень «ДСВ логістика» та оцінка їх ефективності**

Міжнародні перевезення, які стабільно зростають, потребують нових підходів та схем ефективної та раціональної доставки вантажу від виробника до споживача. Частково проблему вирішують транспортно-логістичні центри, які надають повний спектр транспортних послуг від складування до документального оформлення перевезення. В закордонних країнах такі центри отримали широке розповсюдження. Вітчизняні логістичні центри знаходяться на стадії розвитку, переймаючи закордонний досвід.

На прикладі промислового міста Маріуполь можна вирішити певні проблеми, пов'язані з постачанням товарної продукції від виробника до споживача. Одним з морських логістичних центрів являється Маріупольський морський торговельний порт (ДП «ММТП»). Збільшення обсягів перевезень вантажів ДП «ММТП», а також перспективний розвиток через нього експортно-імпорتنих операцій продукції металургійної промисловості стримуються недостатньо розвиненою транспортною інфраструктурою міста.

Основні автотранспортні магістралі та вулиці міста переповнені вантажним автотранспортом металургійних підприємств. Незалежно від часу доби, пори року, погодних умов, вихідних, свят тощо автотранспорт перевантажує автошляхи міста та створює багато незручностей для населення в вигляді великих пробок. В літню пору проїзд до моря, який проходить через територію прохідних порту, стає фактично заблокованим через велике перевантаження транспорту в даному районі. Збільшуються скарги місцевих жителів до міської адміністрації на роботу порту та металургійних заводів, які являються постачальниками вантажу до ДП «ММТП». Район морського порту відрізан від зовнішніх сухопутних шляхів сполучення міськими транспортними шляхами в силу свого природно-географічного положення. Виникає потреба в чіткому плануванні та обґрунтованих логістичних рішеннях стосовно прибуття транспорту в порт, тому що це дозволить:

- не створювати затори на дорогах міста;
- доцільно використовувати транспорт, уникаючи його простоїв;
- сприятиме більш швидкій обробці вантажів.

Процес планування та логістичних рішень передбачає в якості основних цілей наступні: зменшення витрат; зменшення капіталовкладень; підвищення рівня обслуговування.

Для проведення аналізу удосконалення процесів планування докладніше роздивимось основну виробничу діяльність порту, а саме питання перевантаження вантажів з одного виду транспорту на інший. У рамках цього виду діяльності у порту використовується декілька видів планування, які розподіляється на довгострокове (тактичне) та оперативне (щодобове).

У Маріупольському порту річне планування починається з періоду формування бюджету підприємства на наступний рік. Усі підрозділи надають до відділу економіки та прогнозування свої плани роботи та використання коштів на наступний рік з обґрунтуванням пропозицій. Так само комерційний відділ надає прогнозні показники обсягу вантажопереробки у наступному році, окремо по різних видах вантажів. Ці прогнози базуються на узгоджених договорах, які у свою чергу комерційний відділ починає узгоджувати з 1 жовтня кожного року, тобто під час проведення договірної компанії.

Після визначення обсягів вантажопереробки можливо підрахувати прогнозні доходи від основної виробничої діяльності. Надалі складаються усі заявки та плани від підрозділів порту та урівноважуються із прогнозними доходами на наступний рік. Таким чином бюджет складається із профіцитом, щоб уникнути ризиків від коливання цін на пальне та товари, а також мати можливість для маневру під час виконання річного плану. Після затвердження річного плану вантажопереробки весь обсяг розподіляється на квартали та місяці. При цьому, під час планування беруться до уваги усі можливі суб'єктивні та об'єктивні фактори, які можуть мати вплив на виконання планів.

Оперативне планування більш точне та конкретне і розподіляється на місячне та добове. Здійснюється детальна прив'язка планів підприємства до його

підрозділів на невеликі проміжки часу (місяць, декаду, робочий тиждень, доба, зміну).

Процес планування Маріупольського порту можна визначити наступним чином. Місячне планування відбувається на базі отриманих портом заявок на завезення та вивезення вантажів у плановому місяці. Перш за все це заявки на завезення вантажів залізничним транспортом.

Комерційним відділом порту збираються заявки на завезення вантажів автотранспортом та завезення імпорتنих вантажів морським транспортом. Усі дані обробляються у аналітичну довідку, яка носить назву «Протокол плану заводу на місяць». На базі цього протоколу, виходячи із обсягів конкретних вантажів формується план вантажопереробки для кожного вантажного району порту.

Добове планування виконується залізничним відділом - по обробці вагонів та рухомого залізничного складу, та головною диспетчерською порту - по обробці флоту. Залізничний відділ керується інформацією про наявність вагонів на станції Маріуполь- порт та на підхідних станціях, спільно з адміністрацією самої станції планує прийняття залізничних поїздів протягом доби та обробку вагонів, які мають прибути у цих поїздах. Це робиться для організації своєчасної обробки вагонів, тому що знаходження кожного вагону на залізничних путях порту є регламентованим часом.

Для цієї роботи на залізничному транспорті створена автоматизована система планування «Месплан УЗ» (рис. 3.9). Ця технологія визначає порядок планування перевезень вантажів на залізничному транспорті у всіх видах сполучень з використанням автоматизованої системи документообігу замовлень на перевезення вантажів та формування планів.

Незважаючи на те, що Укрзалізниця активно вводить електронний документообіг, на місцях часто за звичкою ведуть ще й паперовий облік, заповнюють різні журнали і книги. Автоматизована система планування та узгодження вантажних перевезень «Месплан УЗ» - один з найважливіших інструментів забезпечення перевізного процесу.



Рисунок 3.9 – Головна сторінка автоматизованої системи планування «Месплан УЗ» [4]

Система «Месплан УЗ» в нинішньому вигляді застосовується залізницями вже кілька років. Але система має істотний недолік, поки не дозволяє повною мірою використовувати її потенціал. Клієнти не можуть посвідчувати свої заявки електронним цифровим підписом.

У порівнянні з заявками традиційної форми електронні документи, завірені електронним підписом, дають можливість мінімізувати кількість помилок і істотно скоротити час обробки та узгодження заявок.

Але це тільки перший етап робіт. Другий етап передбачає автоматичне перенесення даних з електронних заявок «Месплан УЗ» в перевізні документи. Це ще більше полегшить роботу як клієнтам, так і товарним касирам. Адже їм не доведеться вносити інформацію, яка вже введена в автоматизовані системи.

Ця система діє тільки на залізничному транспорті. Доцільно впровадити аналогічну автоматизовану систему і на автомобільному транспорті. Це допоможе вирішити цілий ряд проблем, з яким зіштовхується морський порт, саме:

- ліквідація завантаженості доріг міста;
- скорочення необхідної кількості транспортних одиниць для перевезення вантажу;
- пришвидшення обробки автотранспорту в порту;
- використання повної пропускної спроможності порту;
- нівелювання великих черг біля прохідних порту при прийомі автотранспорту.

Головною диспетчерською спільно із портофлотом та ДП "Дельта лоцман" щодобово планується виконання маневрів із флотом по заведенню та виведенню суден із порту. А також планується час находиття суден біля причалів під вантажними операціями. При цьому строго дотримуються валові норми обробки флоту, які заявлені у "Зводі звичаїв порту". Дотримання валових норм є основною складовою процесу планування обробки флоту.

Для проведення аналізу системи планування та логістики було проведено SWOT аналіз (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

## Планування завою вантажів у порт

	Можливості	Загрози
Сильні сторони планування	<ul style="list-style-type: none"> <li>- організація безпечного процесу завантаження вантажів;</li> <li>- контроль заведення вантажів</li> </ul>	- прийняття неузгодженого вантажу
Слабкі сторони планування	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> - відсутність добового плану обробки автотранспорту;</li> <li><input type="checkbox"/> - відсутність інформації по кількості автотранспорту, який планує прибуття до порту</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- скупчення автотранспорту;</li> <li>- неможливість планування обробки автотранспорту</li> </ul>

Із таблиці 3.1 видно, що процес планування завою вантажів у порт є необхідною та дуже важливою процедурою, яка забезпечує процес



безперервного завезення вантажів та контроль за цим завезенням. Але, цей процес також має свої слабкі сторони та навіть загрози.

Якщо детальніше роздивитися процес планування завою вантажів у порт, то він виглядає наступним чином. Після узгодження місячних планів по завезенню вантажу вони, тобто вантажі, розподіляються по вантажних районах та причалах. Цей розподіл ведеться для якісного надання послуг вантажовласникам по накопиченню суднових партій та схоронності вантажів з комерційної точки зору. Дані про ці вантажі заносяться у програму ЕВЦ порту, яка називається «План завою вантажів». У «План завою вантажів» заносяться дані про назву вантажу, його кількість, відправника, отримувача, вантажовласника, країна призначення, та інші спеціальні реквізити. Кожен комерційний робітник в порту має можливість отримати інформацію із «плану завою вантажів». Усі залізничні вагони, які прибувають у Маріупольський порт, приймаються до перевезення залізницею на станції відправлення згідно із планом графіком «електронною заявкою».

Починаючи з 2004 р., Укрзалізниця підвищує свої тарифи на перевезення вантажів. Можливо це і вимушена міра, до якої повинно звертатися керівництво Укрзалізниці, але вантажовласники у пошуках альтернативних варіантів транспортування вантажів дуже ретельно почали використовувати автомобільний транспорт. Практично всі види вантажів вже перевозяться автомобілями: металовантажі, зернові, будівельні матеріал, глина, каолін, шлак; контейнери; обладнання; масло, тощо.

Географія транспортування вантажів автомобілями вже досягла відстаней до 200 км від порту. Тобто рентабельність перевезення вантажів автотранспортом досягла відстані між відправником та отримувачем вантажу - 200 кілометрів. Це дуже серйозна заява у конкурентній боротьбі самій Укрзалізниці. Із аналізу обсягів перевезення вантажів до Маріупольського порту різними видами транспорту за декілька років можна зробити висновок, що існує тверда тенденція росту обсягів перевезень вантажів автотранспортом. Дуже сильно ця тенденція визначилась у 2009-2010 роках. Вплив міжнародної фінансової кризи підсилив

конкурентну боротьбу між учасниками на товарних ринках, тому у пошуку варіантів зменшення транспортної складової в ціні товару більшість вантажовласників звернулась до автоперевізників.

Існують деякі проблемні питання при завезенні вантажів автомобільним транспортом. Ці проблемні питання виникають з причин повної відсутності процесу планування та логістичного обґрунтування завою вантажів автотранспортом. Відсутності договірних відносин між вантажоперевізником (автомобільним) та портом. Відсутністю договірних відносин в частині організації завезення вантажів автомобілями між портом та отримувачем вантажу (вантажовласником, експедитором). Всі ці питання стосовно завезення вантажів залізницею обумовлені у договорах із вантажовідправниками. Для підвищення ефективності системи планування завезення вантажів необхідно врегулювати всі вище зазначенні питання та додати процесу планування можливість зворотного зв'язку.

Створення системи ефективного зворотного зв'язку можна розділити на декілька етапів:

1. підготовка інформаційної бази;
2. узгодження процедури планування з відправниками та отримувачами;
3. безпосередньо запуск системи у роботу.

Рішенням цих проблем може стати використання інформаційного інструменту - Інтернет сайт Маріупольського порту. Існуючий Інтернет сайт порту розроблено у 1998 році є вже застарілим та не зможе виконувати функції диспетчерської програми. Потрібно розробити та ввести в експлуатацію новий Інтернет сайт з функціями маркетингових інструментів, які повинні задовольнити потреби підрозділів та служб порту: головна диспетчерська порту; комерційний відділ, відділ господарських договорів, ІВЦ порту, портофлот, залізничний відділ, і т.п. На сайт потрібно використати план графік завезення вантажів автотранспортом, тобто розробка сторінки на сайті на якому буде відображено на кожен день поточного місяця кількість машин дозволених на

заїзд у порт від конкретного відправника. Для прикладу сама сторінка може виглядати приблизно як у таблиці 3.2.

Узгодження процедури планування з відправниками та отримувачами повинно починатися з укладання трьохсторонніх договорів між відправником, отримувачем та портом. Це саме ті учасники транспортного процесу, які користуються планами при організації транспортування вантажів до порту. В таких договорах повинні бути відображені умови заведення вантажів до порту, використання та виконання планів графіків, які внесено на сайті порту, відповідальність за невиконання умов договорів та планів графіків. Існує ще один учасник цього процесу – це перевізник.

Таблиця 3.2

План-графік заведення вантажів автотранспортом в порт

Відправник	Дата поточного місяця								
	1	2	3	n	...	...	...	30	31
1									
2									
n									
Загальна кількість									

Але включати його до процесу планування на даному етапі немає потреби. Перевізник є виконавцем запланованих подій і має узгоджувати обсяги перевезень з відправниками вантажів. Договірні умови існують саме між відправником та перевізником. Порту та отримувачу вантажу непотрібно укладати договори з перевізниками.

Отже, відправники, виходячи зі своїх виробничих планів узгоджують з перевізниками обсяги транспортування вантажів на деякий плановий період (наприклад 3- 5 днів) та направляють цей проект плану у формі заявки до порту. Такі заявки комерційним відділом порту акумулюються та розглядаються по

кожному відправнику окремо. Розгляд заявок включає у себе принципову узгодженість завезення того чи іншого вантажу у порт, наявність складських площ для його прийому, наявність виробничих потужностей для своєчасної обробки рухомого складу, який заявляє відправник, тощо. Коли усі заявки отримані, інженерами комерційного відділу вноситься узгоджений обсяг вантажу та автомобілів у план графік на ВЕБ сторінці порту. Відправники, а також перевізники заздалегідь знайомляться з планом графіком, який узгодив порт та виконують його. У такому виді процес планування та логістики буде виглядати як система із двостороннім зв'язком, що є ознакою керованої системи.

Якщо розглянути сильні та слабкі сторони такої системи, то слід відмітити наступне. Самим вузьким місцем у організації максимальної завантаженості порту є наявність вільних складських площ та пропускна спроможність причалів, автошляхів порту, перевантажувальних потужностей порту. Якщо загальна довжина причалів дозволяє планувати обробку значної кількості флоту, яка загалом може скласти вантажопереробку і у 20,0 млн. тн на рік, то спроможність деяких перевантажувальних потужностей і складів залежить від швидкості циклів накопичення суднових партій та їх відвантаження. При спрямуванні потоку автомобілів на один вантажний район виникне скупчення рухомого складу, простій, тощо. Зменшиться пропускна спроможність автошляхів.

Сильним сторонами планової системи організації завезення вантажів автотранспортом виглядають такі як: можливість розподілу вантажопотоків різних відправників у часі та по напрямках; можливість підтримки норми одночасного зберігання вантажів за кожним вантажовласником. Ліквідація скупчення автомобілів на території порту, біля прохідних та на під'їздах.

Так наприклад якщо вантажовласник запланував відвантажити 60000 тн чавуна на місяць, то середньодобова кількість завезеного вантажу має складати 2000 тн. Але, на практиці складається так, що обсяги завозу вантажу коливаються по різних причинах та можуть досягати 5000 тн на добу. У періоди, коли у причалів під обробкою стоять судна та є залізничний рухомий склад потік автомобілів потрібно зменшувати. Відправникові вигідно тримати інтенсивність

завезення вантажів на одному рівні, але це суперечить потребам та можливостям порту.

Маючи в експлуатації подібну систему планування завезення вантажів автотранспортом буде легко регулювати вантажопотоки та з постійним навантаженням використовувати свої виробничі потужності. В загальному результаті це буде ефективно і для порту і для вантажовласників.

Отже у «ДСВ логістика» дуже велика увага приділяється процесу планування та не менше - виконанню цих планів. Процеси планування у «ДСВ логістика» відповідає сучасним стандартам ISO 9001 та 2001. Вони можуть бути охарактеризованими як кругові, із зустрічними потоками інформації [3]. Але у конкретних випадках, які притаманні тільки Маріупольському порту, існує необхідність більш досконало виконувати планування завезення вантажів. Це стосується завезенню вантажів автомобільним транспортом. Тобто потрібно впровадити додаткову систему планування з використанням Інтернет сайту Маріупольського порту. Для цього потрібно провести певний ряд робіт, укласти договори, розробити схему узгодження і планування. Ні в одному порту України не існує подібної системи, але для Маріупольського існування її створення стає необхідним. Все це можливо впровадити без додаткових фінансових витрат та отримати ефективний результат, який і є основною ціллю комерційної діяльності взагалі.

Таким чином, удосконалення процесу планування морського логістичного центру призведе до наступних результатів:

- 1) збільшення пропускної спроможності порту по вантажопереробці з високою інтенсивністю вантажних робіт;
- 2) забезпечення України високоефективним обслуговуванні зовнішньоекономічної діяльності;
- 3) отримання додаткових джерел прибутків, які дозволять збільшити відрахування до фондів усіх рівнів;
- 4) збереження діючих і створенню нових робочих місць.

### Висновки до розділу 3

Було визначено напрями підвищення ефективності використання суден типу "Jenny". Для можливих рейсів балкера типу "Jenny" з портів Чорного в порти Середземного моря були проведені аналогічні розрахунки для маршрутів Керч - Гібралтар, Херсон - Гібралтар, Миколаїв - Гібралтар, Керч -Александрія, Херсон - Александрія, Миколаїв - Александрія та Іллічівськ -Александрія.

Відповідно, для кожного з вказаних рейсів були свої вихідні дані, за винятком параметрів спільних для всіх рейсів. Для кожного рейсу окремо бралась відстань між портами навантаження та вивантаження, а відповідно мінялись запаси на початок рейсу, і як результат загальна кількість вантажу

Найбільший рівень рентабельності отримуємо на маршрутах Іллічівськ-Гібралтар – 30,41% , та Іллічівськ-Александрія - 81,40%. Рівень рентабельності інших рейсів в порт Александрія більше ніж удвічі перевищує рівень рентабельності при виконанні рейсів у порт Гібралтар.

Було проаналізовано окупність капітальних витрат експлуатації судна типу "Jenny" в роках для всіх розглянутих варіантів маршрутів.

Найменший період окупності капітальних витрат судна на маршруті Іллічівськ - Александрія складає 2,2 роки, звісно при виконанні всієї кількості запланованих рейсів, а найменший період окупності капітальних витрат на маршруті в порт Іллічівськ - Гібралтар складає 5,83 роки.

Варто відмітити, що срок окупності капітальних витрат експлуатації судна типу "Jenny" по маршруту в порт Александрія з усіх розглянутих портів Чорного моря відрізняється незначно, найбільша різниця становить 0.58 року. Але для рейсів з портів Чорного моря в порт Гібралтар це значення вже більш суттєве і становить 1,27 року. Окупність капітальних витрат до вказаних портів з портів Херсона та Миколаєва практично однакова. Найбільший прибуток отримуємо виконуючи рейс порт Іллічівськ – Александрія, це становить 59 501,3\$, та на маршруті порт Іллічівськ – Гібралтар – 42 037,93\$.

Найбільша різниця у величині прибутку при виконанні рейсу з портів Чорного моря в порт Александрія буде 6 079,16\$, а на маршруті в порт Гібралтар – 7 603,9\$.

Оскільки в першому варіанті різниця становить 14,5%, а в другому майже 12,8% це може мати вирішальне значення при виборі найбільш сприятливого маршруту.

Проаналізувавши техніко-економічні показники роботи судна типу "Jenny" при виконанні маршрутів з вантажем аміачної селітри з портів Чорного моря в порти Александрія та Гібралтар можна зробити висновок, що при будь-яких варіантах виконання рейсів в західну, східну чи центральну частину Середземного моря найбільш раціональним буде вибір порту Іллічівськ, як порту завантаження.

Для підвищення ефективності використання суден типу "Jenny", зважаючи величину їхньої вантажопід'ємності та швидкості, на основі проведеного аналізу логістичних схем, видно, що найбільш сприятливими будуть рейси на відстань близько тисячі миль. Звісно, якщо мова йде про рейси в регіон Середземного моря, а не про каботажні рейси.

Визначено, що існує необхідність у Маріупольському порту більш досконало виконувати планування завезення вантажів. Це стосується завезенню вантажів автомобільним транспортом. Тобто потрібно впровадити додаткову систему планування з використанням Інтернет сайту Маріупольського порту. Для цього потрібно провести певний ряд робіт, укласти договори, розробити схему узгодження і планування. Ні в одному порту України не існує подібної системи, але для Маріупольського існування її створення стає необхідним. Все це можливо впровадити без додаткових фінансових витрат та отримати ефективний результат, який і є основною ціллю комерційної діяльності взагалі.

## ВИСНОВКИ

Вигідне геостратегічне положення країни. Це є необхідною та достатньою умовою для успішного розвитку морської транспортної галузі, але транспортна галузь значною мірою залежить від державної підтримки, державної політики щодо розвитку транзиту. Ця галузь потребує значних капіталовкладень, але інвестиції мають великий рівень прибутковості та відносно малий ступінь ризику через природний характер переваг України.

Оскільки обсяги контейнерних перевезень у світі постійно зростають, цей вид транспортування вантажу є досить перспективним. Тому необхідно створити таку структуру зборів, яка б якщо не сприяла, то принаймні не заважала б розвитку цього напрямку діяльності морського транспорту України.

У цілому розвиток морського транспортного комплексу України має орієнтуватися на поліпшення якості обслуговування населення за рахунок поповнення і поновлення морських суден.

В даній роботі було проаналізовано діяльність компанії «ДСВ логістика» в розрізі морських вантажних перевезень. Було визначено, що компанія «DSV» входить в 6-ку найбільших фрахтових компаній за перевезенням кількості вантажу морськими шляхами. У 2016 році вона займала 5 місце за доходами у світі.

SWOT- аналіз показав, що сильних сторін у підприємства більше, ніж слабких, що свідчить про досить міцну та злагоджену організаційну структуру самого підприємства. У 2017 році акції «DSV» зросли на 56%. 2017 рік був найкращим роком після рецесії 2008-2009 років.

Станом на 2016 р. дохід компанії становив 9078 млн.євро (+33% до доходу 2015 р., найбільший приріст показника за останні 7 років), у 2017 р. він зріс на 11% і сягнув 10036 млн.євро.



У ТОВ «ДСВ логістика» найбільший відсоток у структурі прибутку займає діяльність департаменту «ДСВ логістика» Air & Sea (у 2015 р. – 62%, у 2017 р. – 66%).

Отже, з проведених досліджень можна зробити висновки, про те що компанія динамічно розвивається і розширює ринки збуту, збільшує обсяги товарообороту та асортимент наданих послуг, що стосуються морських поставок.

Проте, компанія має ряд недоліків у своїй діяльності та як і будь-який бізнес потребує постійного оновлення та покращення своєї діяльності. Тому було запропоновано напрями підвищення ефективності використання суден типу "Jenny". Загалом для підвищення ефективності використання суден типу "Jenny" можна впевнено рекомендувати наступні заходи:

1. Завантаження судна проводити в порту Іллічівськ.
2. Рейси виконувати в північно-східну та південно-східну частинах Середземного моря.
3. Зменшити кількість переходів в баласті.

Використання Це ще більше полегшить роботу як клієнтам, так і товарним касирам. Адже їм не доведеться вносити інформацію, яка вже введена в автоматизовані системи.

Система «Месплан УЗ» в нинішньому вигляді застосовується залізницями вже кілька років. Але система має істотний недолік, клієнти не можуть посвідчувати свої заявки електронним цифровим підписом, що унеможлиблює процес мінімізування кількості помилок і істотно скоротити час обробки та узгодження заявок. А автоматичне перенесення даних з електронних заявок «Месплан УЗ» в перевізні документи полегшить роботу як клієнтам, так і товарним касирам. Адже їм не доведеться вносити інформацію, яка вже введена в автоматизовані системи.

Ця система діє тільки на залізничному транспорті. Для покращення роботи компанії пропонується на автомобільному транспорт також впровадити аналогічну автоматизовану систему, що пришвидшить обробку автотранспорту в порту; дасть можливість використовувати повноу пропускну спроможності

порту; уникати великих черг біля прохідних порту при прийомі автотранспорту та ін..

Також було запропоновано покращити планування завою вантажів у Маріупольській порт. Цей процес можливий за використання інформаційного інструменту - Інтернет сайт Маріупольського порту, але він вже є застарілим та не зможе виконувати функції диспетчерської програми. Тому пропонується впровадити новий Інтернет сайт з функціями маркетингових інструментів, які повинні задовольнити потреби підрозділів та служб порту: головна диспетчерська порту; комерційний відділ, відділ господарських договорів, ІВЦ порту, портофлот, залізничний відділ, і т.п. На сайт потрібно використати план графік заведення вантажів автотранспортом. Було запропоновано приблизний план-графік заведення вантажів автотранспортом в порт. Це призведе до таких позитивних результатів: розподілу вантажопотоків різних відправників у часі та по напрямках; можливість підтримки норми одночасного зберігання вантажів за кожним вантажовласником. Ліквідація скупчення автомобілів на території порту, біля прохідних та на під'їздах.

## СПИСОК ВИОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України. Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України червня 1996 р. Відомості Верховної Ради України, 1996 – №30. – 56 с.
2. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р., №436-IV. – К.: Право. – 195 с.
3. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р., №435-IV. – К.: Право. – 380 с.
4. Кодекс торговельного мореплавства України. – Харків: Ксилон, 2004. – 122 с.
5. Закон України “Про інвестиційну діяльність” №1560-XII від 18.09.1991 р. (з наступними змінами та доповненнями) – К.: Ліга – Закон.
6. Закон України "Про зовнішньоекономічну діяльність" № 960-XII від 16.04.1991 р. (з наступними змінами та доповненнями) - К.: Ліга – Закон.
7. Закон України “Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні” №996- XIV від 16.06.1999 р. – К.: Ліга – Закон.
8. Закон України “Про охорону навколишнього природного середовища” №1264 від 25.06.1991 р. (з наступними змінами та доповненнями) – К.: Ліга – Закон.
9. Закон України “Про охорону праці” №2694-XII, від 14.10.92 г. – К.: Ліга – Закон.
10. Аникин Б.А. Логистика. – М.: ИНФРА, 2010. – 180 с.
11. Аксютин Л.Р. Организация морских перевозок. – Одесса: ЛАТСТАР, 2000. – 72 с.
12. Андрющенко Н.С. Толковый морской словарь. Основные термины: более 6000 слов и словосочетаний. – М.: Астрель: АСТ, 2007. – 766 с.
13. Бабкин Е.В., Мартынов А.Л. Международные фрахтовые и транспортные операции. – СПб.: СПГУВК, 2002. – 204 с.
14. Бромвич М. Анализ экономической эффективности и капиталовложений: Пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 432 с.
15. Бучин Е.Д. Взаимодействие внутреннего водного транспорта с морским, железнодорожным и автомобильным. – М.: Транспорт, 1998.

16. Везник Н.Г., Левиков Г.А. Повышение конкурентоспособности судоходных компаний. – М.: Транспорт, 2011. – 215 с.
17. Винников В.В., Дацюк Н.И., Карьянская А.А. Справочник по эксплуатации флота: пособие для курсового и дипломного проектирования // Одесск. национальн. морская акад. – Одесса: Фенікс, 2014. – 120 с.
18. Винников В.В. Экономика и эксплуатация морского транспорта: Экономика морских перевозок. Экономические расчеты на морском флоте: Задачи, ситуации, примеры: Учебн. пос. для вузов водного транспорта. – 2-е изд., перераб. и доп. – Одесса: Фенікс, 2003. – 262 с.
19. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта. – Одесса: Фенікс, 2005 – 300 с.
20. Винников В.В. Экономические расчеты на морском транспорте. Учебное пособие в примерах и задачах. – О.: РИЦ ХЭТК "Моряк", 1998. – 115 с.
21. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник. – М.: ИВЦ "Маркетинг", 2000. – 375 с.
22. Гинзбург А.З., Гурков И.М. Средства транспортировки грузов. Справочник. Выпуск 6. – СПб.: Информационный центр "ВЫБОР", 2001. – 312 с.
23. Гордон М.П., Карнаухов С.Б. Логистика товародвижения. – М.: 1998.
24. Гудков В.А., Мироткин Л.Б., Ширяев С.А., Гудков Д.В. Основы логистики. – М.: Горячая линия – Телеком, 2004. – 351 с.
25. Дмитриев А.В. Агентирование. PORT AGENCY. Справочное пособие. – Одесса: Студия "Негоциант", 2005. – 176 с.
26. Ефимова О.В. Финансовый анализ. – М.: Биб-ка Ж. "Бухгалтерский учет", 2010.
27. Жихарева В.В. Экономические основы деятельности судоходных компаний: Учебное пособие. – Одесса.: Латстар, 2003. – 219 с.
28. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000. – 256 с.
29. Захаров К.В., Цыганок А.В., Бочарников В.П., Захаров А.К. Логистика, эффективность и риски внешнеэкономических операций. – К.: ИНЭКС, 2000. – 237 с.
30. Иванова М.Б. Логистика: Учебное пособие. – М.: Изд-во РИОР, 2004. – 76 с.

31. Иванов Б.Н. Охрана труда на морском транспорте. – М.: Транспорт, 1981. – 192 с.
32. Кальченко А.Г. Основы логістики: Навч. посібник. – К.: Товариство "Знання", КОО, 1999. – 135 с.
33. Кальченко А.Г. Логістика: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2000. – 148 с.
34. Камалягин А.Л. Охрана труда на судах. Методическое пособие. О.: Студия "Негоциант", 2005. – 220 с.
35. Катхе О.И. и др. Охрана труда на морском транспорте. Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1979. – 263 с.
36. Кендалл Л.К. Экономика и организация работы флота. – М.: Транспорт, 1998. – 264 с.
37. Китаевич Б.Е., Кроленко А.И., Калиновская М.Я. Морские грузовые операции. – М.: РКонсульт, 2006. – 160 с.
38. Козирєв В.К. Вантажоведення: Підручник. – Вид. 2-е, випр. і доп. – О.: Фенікс; М.: РКонсульт, 2005. – 360 с.
39. Костенко Т.Д., Підгора Є.О., Рижиков В.С., Панков В.А., Герасимов А.А.,
40. Ровенська В.В. Економічний аналіз і діагностика стану сучасного підприємства: Навчальний посібник. – Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 400 с.
41. 40. Котлер Ф. Основы маркетингу / Пер. з англ. – М.: Прогресс, 1980. – 280 с.
42. Крикавський Є.М. Логістика підприємства. – Львів: Львівська політехніка, 1996. – 186 с.
43. Лапкина И.А., Онищенко С.П. Информационные системы на транспорте. Учеб. пособие. – О.: Феникс, 2006. – 196 с.
44. Лапкин А.И., Лапкина И.А. Работа флота последовательными рейсами. – Одесса: ОГМУ, 2000. – 161 с.
45. Левиков Г.А. Управление транспортно-логистическим бизнесом. Учеб. пособие. 2-е издание, исправленное и дополненное. – М.: Рконсульт, 2006. – 144 с.
46. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. – СПб.: ИЦ "Выбор", 2001. – 256 с.
47. Ломоносов А.В. Економіка підприємства: Навчальний посібник. – Миколаїв: НУК, 2004. – 328 с.

48. Мазаракі А.А. та ін. Економіка торгівельного підприємства. Підручник для вузів. – К.: Хрещатик, 1999. – 200 с.
49. Макаровська Т.П., Бондар Н.М. Економіка підприємства: Навч. посіб. для студ. вищ. навч. зал. – К.: МАУП, 2003. – 304 с.
50. Манжай И.С. Логистика: Конспект лекций. – М.: "Приор-издат", 2005. – 144 с.
51. Мартыненко В.Т., Цымбал Н.Н. География морского судоходства. Учеб. пособие: Одесская национальная морская академия. – О.: Феникс, 2006. – 248 с.
52. 51. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ–73/78)- Снк–Птб.: АОЗТ ЦНИИМФ, 1994 -314 с.
53. 52. Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки: Учеб. пособие. – М.: РосКонсульт, 2001. – 368 с.
54. Миротин А.Б., Ташбаев Н.Э. Логистические системы и технологии перевозочного процесса на транспорте, основанные на логистике // Транспорт: наука, техника, управление. – 1993.
55. Мироткин Л.Б. и др. Транспортная логистика: Учебное пособие. – М.: Брандес, 1996.
56. 55 Морозова И.В. Моделирование принятия решений в управлении техническим развитием судоходного предприятия. – Одесса: ОКФА, 1997. – 146 с.
57. Неруш Ю.М. Логистика: Учебник для вузов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 389 с.
58. Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика: Учебное пособие. – М.: ТрансЛит 2007. – 272 с.
59. Никифоров В.С. Основы логистики на водном транспорте: Учебное пособие. Новосибирск: НГАВТ, 1995. – 81 с.
60. Никифоров В.С. Управление грузовыми перевозками: принципы, стандарты, технологии. – Новосибирск: НГАВТ, 2004. – 205 с.
61. Николаева Л.Л., Петров И.М. Формы договора морской перевозки: Учебное пособие. – О.: Фенікс; М.: ТрансЛит, 2007. – 240 с.
62. Николаева Л.Л., Н.Н. Цымбал. Морские перевозки: Учеб. пособие.// Одесская национальная морская академия. – О.: Феникс., 2005. – 425 с.

63. 62. Николайчук В.Е. Логистика: Учеб. пособие. – СПб: Питер, 2001. – 160 с.
64. Парсяк В.Н. Маркетинг: від теорії до практики. Навч. посіб. – К.: Наукова думка, 2007. – 255 с.
65. Пелішенко В.П. Маркетинговий менеджмент: Навч. посіб. – К.: Центр навчальної літератури, 2013. – 387 с.
66. Персианов В.А., Милославская С.В. Смешанные железнодорожно-водные перевозки (Экономика, планирование, управление). – М.: Транспорт, 2011.
67. Позолотин Л.А., Торский В.Г. Международные конвенции, кодексы, рекомендации ИМО и МОТ. Учеб. пособие. – О.: Астропринт, 1998. – 108 с.
68. Покропивний С.Ф. Економіка підприємства: Підручник. – Вид. 2-ге, перероб. та доп. – К.: КНЕУ, 2000. – 528 с., іл.
69. Половников В.А. Анализ и прогнозирование транспортной работы морского флота. – И.: Транспорт, 1993. – 224 с.
70. Попович П.Я. Економічний аналіз діяльності суб'єктів господарювання. Підручник. – Тернопіль: Економічна думка, 2001. – 454 с.
71. Правила классификации и постройки морских судов. Российский морской регистр судоходства. – С.Пб.: Судостроение, 1995. – 500 с.
72. Прокушев Е.Ф. Внешнеэкономическая деятельность. – М.: ИВЦ Маркетинг, 1999. – 208 с.
73. Прикин Б.В. Экономический анализ предприятия: Учебник для вузов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 360 с.
74. 73. Регістр судноплавства України. Правила класифікації та побудови морських суден – Київ: Морський регістр судноплавства, 2002. – 464 с.
75. Родников А.М. Логистика: терминологический словарь. – М.: Экономика, 2011. – 251 с.
76. Савицька Г. В. Економічний аналіз діяльності підприємства: Навч. посіб. – 3-тє вид., випр. і доп. – К.: Знання, 2007. – 668 с.
77. Сиротин Л.Б., Сергеев В.И. Основы логистики. Учебное пособие. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 200 с.

78. Снопков В.И. Технология перевозки грузов морем: Учебник для вузов. – 3-е изд., перераб. и доп. – С. Петербург: АНО НПО "Мир и Семья", 2001. – 560 с.
79. Смахов А.А. Логистика. – М.: Знание, 2016.
80. Степкова В.В. Аналіз впливу зростання цін на паливо на ефективність експлуатації вантажних суден. Збірник матеріалів міжвузівської конференції "Проблеми та перспективи розвитку обліку та економічного аналізу". – Миколаїв, 2008. – 162с.
81. Степкова В.В. Ефективність експлуатації вантажних суден в умовах нестабільності цін на паливо. Економіка і менеджмент на транспорті: Тези доповідей міжнародного науково-практичного семінару. – К.: КДАВТ, 2008. – 89 с.
82. Степкова В.В. Ефективність експлуатації вантажних суден на маршрутах Чорного та Середземного морів. Збірник матеріалів XI Всеукраїнської науково-практичної конференції – К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2008. – Т.2. – 339 с.
83. Степкова В.В., Степков В.М. Виробничий потенціал та діяльність морських портів Херсонської області. Збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної конференції "Розвиток наукової думки – 2008", Миколаїв, 2008. – 272с.
84. 83. Требования техники безопасности и производственной санитарии. В 3-х томах. – Л.: Судостроение, 1975 г.
85. Чудаков А.Д. Логистика: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 480 с.
86. 85. Шваб Л.І. Економіка підприємства: Навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів. 4-те вид. – К.: Каравела, 2007. – 584 с.
87. Шутенко В.В. Коносамент. Ответственность морского перевозчика. Выпуск 1. – СПб.: Информационный центр "ВЫБОР", 2001. – 96 с.
88. Ярмолович Р.П., Джежер Є.В. Практика фрахтування суден: Навчальний посібник. – О.: Фенікс, 2006. – 328 с.
89. Санитарные правила для морских судов СССР. – М.: Мортехинформреклама, 1980. – 185 с.
90. Судоходство. Международный информационно-аналитический журнал. № 10 (134), 2007. – 76 с.



- 91.** Порты Украины. Журнал для профессионалов транспортного бизнеса и потребителей транспортных услуг. № 8 (80), 2008. – 80 с.